Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN WIELKOPOLSKIEGO KLUBU LOTNIKÓW.

Nr. 11. (116) Poznań, Katowice, Gdańsk dnia 15 listopada 1929 r. Tom IX

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|97.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :-: W sprawie zasadniczej :-: Polskie Zakłady Skody :-: Popisy Lotnicze :-: Dziesięciolecie Komunikacji Lotniczej :-: Płatowce rakietowe :-: Statystyka wypadków lotniczych w Stanach Zjednoczonych za rok 1928. (5 tabelek) :-: Nowe metody okapotowywania silników lotniczych :-: Kalejdoskop :-: Dział Urzędowy :-: Stanisław Michał Grabowski Przyjaciel w kropce :-: Kronika :-: Skrzynka pocztowa :-: Nowe Książki :-: Komunikaty L.O.P.P.

W wyniku toczącej się najszlachetniejszej walki o opanowanie nieograniczonych szlaków przestworzy padają ofiary; bo padać muszą.

W cieniu drzew polskich cmentarzy posiadamy i my lotnicy polscy drogie sercu naszemu zakątki, gdzie snem wiecznym, spoczywają Ci, których z grona naszego wyrwała bezlitosna, aczkolwiek zaszczytna śmierć.



Miejsce wiecznego spoczynku lotników na cmentarzu garnizonowym w Poznaniu.

Wszyscy Ci, których rok rocznie w ich miejscach spoczynku odwiedzamy, to ofiary pełnionego obowiązku. Miesiąc listopad jest tym miesiącem jesieni, którego pierwsze dni poświęcamy pamięci najdroższych naszych, których wsród żywych oglądać nie możemy. Wspominając ich, baczmy by czynności nasze i zamierzenia nie odbiegały od linji tej, którą kreślą nam świetlane postacie Rozmiarków, Bartkowiaków, Steców, Bastyrów i tylu, tylu innych, którzy z wyżyn szczęśliwości wiecznej spoglądają na nasz polski świat lotniczy.

—o—

W sprawie zasadniczej.

Uchwały VII Zwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P. punkt. 5. Wielkopolski Klub Lotników wzywa Ligę Obrony Podwietrznej i Przeciwgazowej, jako organizację społeczną, stworzoną do popierania lotnictwa w Polsce do jaknajwydatniejszego popierania Klubów Lotników w ich zamierzeniach. Trening rezerw lotniczych winien być bowiem warunkiem naczelnym, a Kluby Lotników ze względu na swój charakter **nie mogą i nie powinny odnosić się o fundusze wprost do społeczeństwa.**

Punkt 6. Wielkopolski Klub Lotników zwraca się do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z projektem postawienia w Poznaniu na lotnisku w Ławicy hangaru dla Sekcji Treningowej Wielkopolskiego Klubu Lotników.

PRZY wejściu do trzeciego pułku lotniczego w Ławicy widnieje wmurowana w bramie tablica z następującym napisem:

L. O. P. P.
na urządzenie portu lotniczego
Ł A W I C A
złożyła
Komitet Wojewódzki około 500.000 zł.
Komitet Miast Poznania około 50.000 zł.

Tablica ta jest widomym znakiem pracy poznańskiej L. O. P. P. i ofiarności poznańskiego społeczeństwa. Cała Wielkopolska brała udział finansowy w tej pracy. Każdy powiat, każda nieledwie wieś ma wniej swój udział. To też przechodząc przez tą bramę z dumą spogląda obywatel na Ławicę, słusznie sądząc, że spełnił swój obowiązek.

Przez bramę tę przechodzi też dość często pilot rezerwy. Czyta ten napis, widzi jak wiele zdziałało społeczeństwo dla lotnictwa wojskowego i uprzytamnia sobie jak mało zdziałano dla lotnictwa rezerwy i dla lotnictwa cywilnego.

A wielkopolski lotnik rezerwy ma prawo domagać się od organizacji społecznej poparcia. Czyż zapomniano już o tem, kiedy na wezwanie Naczelnej Rady Ludowej nikła garstka lotników polskich pospieszyła z różnych oddziałów rozkładającej się armji niemieckiej do Ławicy, walczyła wraz z innymi rodzajami broni o Ławicę, a po jej zdobyciu natychmiast tworzyła pierwsze polskie eskadry? Byli przecież i tacy, którzy nie bacząc na trudy i niebezpieczeństwa dokonywali czynów nieledwie szalonych. Kradli Niemcom na lotniskach w Niemczech płatowce i ostrzeliwani przez swoich widzących wrogie czarne krzyże na płatach samolotu lądowali w Ławicy, oddając samolot i siebie służbie w tworzącem się ojczystem lotnictwie.

Gdy hordy bolszewickie podchodziły do przedmieść Warszawy, na lotnisku mokotowskim wrzało, było brak pilotów. Naówczas to z rozkazu ś. p. pułk. Serednickiego, każdego żołnierza spotkanego na ulicach Warszawy noszącego skrzydełka na kołnierzu (odznaka pilotów wielkopolskich). sprowadzano na lotnisko. Nie pytano go się wówczas o funkcje i cel przybycia, dawano mu samolot i pilot nie pytając wyruszał natychmiast na front, by spełnić powierzone zadanie.

Droga pracy tych pilotów, dzisiejszych rezerwistów, ciężka była i ofiarna, znaczona krzyżami Walecznych i Virtuti Militari i lasem krzyżów ze śmigieł pilnujących miejsc wiecznego spoczynku bohaterów, którzy potrafili latać na gratach i na gratach zwyciężać.

A pozostali. Nieubłagana, choć zaszczytna śmierć oszczędziła część pilotów wielkopolskich, dzisiejszych pilotów rezerwy. Ci piloci mają chyba prawo wglądu w poczynania organizacji społecznej stworzonej dla popierania lotnictwa, mają chyba prawo prosić o pewien kierunek programu prac i mamy wrażenie, że głos ich powinien być wysłuchany. Nie mogą oni przyjść na zebrania w delegacji udekorowanej w liczne krzyże, bo są w rezerwie, a więc chodzą w ubraniach cywilnych. Czy to jednak ma osłabiać wartość ich prośby.

A o cóż oni od paru lat walczą O umożliwienie im zajęcia się nadal umiłowanem lotnictwem jako sportem, jako treningiem. Proszą o wybudowanie hangaru na poznańskiem lotnisku, schronienia dla posiadanych przez ich członków i klub płatowców.

Jeżeli L. O. P. P. mogła włożyć tak wielką sumę w wojskowe hangary i koszary w Ławicy, których budowa winna być objęta budżetem Ministerstwa Spraw Wojskowych, to taż sama L. O. P. P. może choć 15 proc. tej sumy włożyć w lotnictwo rezerw cywilno-sportowe. My nie żądamy równego podziału, zdajemy bowiem sobie sprawę, że przed koniecznością państwową nie ma ważniejszych celów, lecz przy dobrej woli i te dodatkowe 15 proc. znaleźć się mogą i muszą.

Klub Lotników nie może i nie powinien udawać się wprost do społeczeństwa po fundusze, na to bowiem stworzono Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, na to jest przecież ta organizacja.

A gdy Wielkopolski Klub Lotników od lat czterech proszący o uwzględnienie jego programu zdobył się na wydanie cegiełek na budowę hangaru dla sekcji treningowej, kto zbojkotował te cegiełki? Kto zabiegał w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych o zabronienie sprzedaży? Kto wszystkimi możliwymi sposobami, aż do okólników włącznie zwalczał ofiarność na ten cel? — Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Nie chcemy wkraczać w dziedziny ofiarności społecznej, zwracamy się do Zarządu Głównego LOPP jeszcze raz z prośbą o hangar dla sekcji, jeżeli jednak i tym razem spotka nas zawód, będziemy musieli własnym przemysłem zdobyć się na potrzebne sumy. Ale po co wtedy istnieje LOPP? (c. d. n.)

Pan Prezydent Rzeczypospolitej w Polskich Zakładach Skody.

JESZCZE w roku 1921 utworzone zostało Towarzystwo Akcyjne pod nazwą **„Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze“**. Działalność Towarzystwa zakrojoną była na szeroką skalę, obejmowała fabrykacje samochodów, płatowców i silników lotniczych.

Niepomyślne konjunktury finansowe nie pozwoliły jednak na zrealizowanie tych planów.

W listopadzie 1926 r. nowa grupa akcjonarjuszów przyjęła większy portfel akcji i w związku z tem zmienione zostało z dniem 1 lipca 1927 r. nazwa firmy na **„Polskie Zakłady Skody S. A.“**

W majątku Spółki Akcyjnej, znajdował się bardzo ładny teren fabryczny na Okęciu — pod Warszawą, częściowo ukończone budynki, sporo obrabiarek pochodzących z likwidacji jednej z francuskich fabryk wojennych, uruchomiony dział remontu silników, oraz częściowo rozpoczęte przygotowanie około produkcji płatowców.

Z przypływem świeżych sił przeprowadzono energiczną reorganizację przedsiębiorstwa. — Dział płatowców zlikwidowano zupełnie. — Rozpoczęte budowle dokończono oraz wzniesiono nowe niezbędne dla skompletowania urządzeń. — Obrabiarki poddano gruntownej naprawie i normalizacji oraz uzupełniono brakujące.

W ten sposób w niespełna rok po przyjęciu starego przedsiębiorstwa — wyprodukowano pierwszy silnik lotniczy.

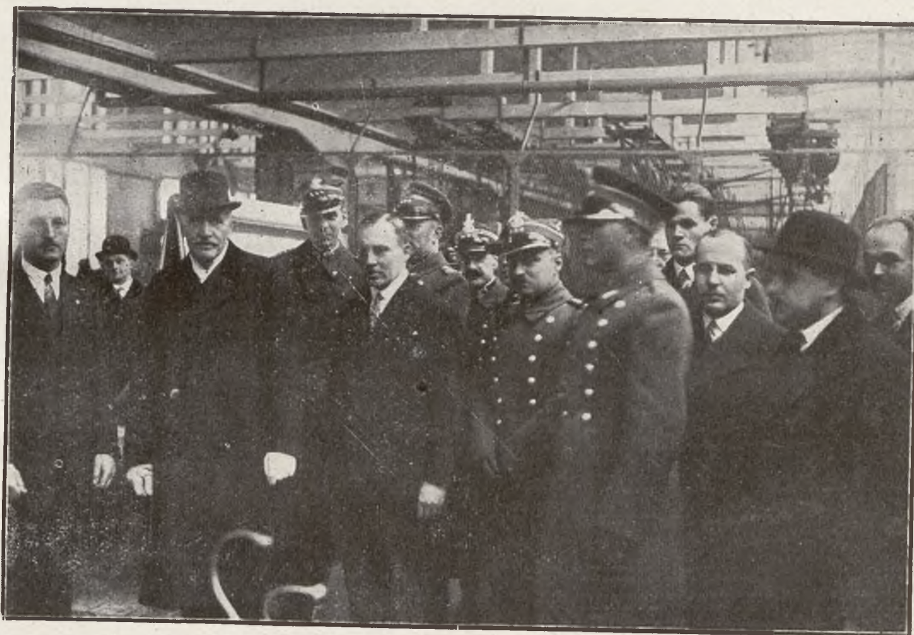
W dalszym ciągu tego artykułu, pragniemy zapoznać czytelnika z ogólnych przebiegiem robót przy wykonaniu silników lotniczych oraz z trudnościami na które napotyka ten rodzaj produkcji w Polsce.

Wytwarzanie silników lotniczych, aczkolwiek na pozór mało różni się od innego rodzaju pokrewnych gałęzi np. silników samochodowych, w gruncie rzeczy jest zupełnie osobną gałęzią wytwórczości wymagającą znacznie większego nakładu środków wytwórczych.

Wymagania stawiane silnikom lotniczym, ze względu na ciężkie i specjalne warunki ich pracy, a więc pewność i niezawodność działania, niewielka waga i wymiary i t. d. zmuszają do zastosowania jedynie pierwszorzędnych materjałów oraz nadzwyczaj dokładnego i starannego wykonania.

Właśnie na tle doboru odpowiedniego materjału oraz odpowiednich pracowników powstały główne trudności, z któremi musiały walczyć Zakłady na początku swej działalności. To też w pierwszym rzędzie zwrócono uwagę na zorganizowanie nowocześnie pomyślnej kontroli i normalizacji dostarczanych przez huty krajowe materjałów, surowców i półfabrykatów.

Kontrola taka nie da się przeprowadzić bez ścisłych badań laboratoryjnych. Laboratorjum Fabryczne, zaopatrzone we wszystkie najnowsze urządzenia do badania



Pan Prezydent Rzeczypospolitej zwiedził dnia 25 października br. Polskie Zakłady Skody na Okęciu pod Warszawą. Pan Prezydent w otoczeniu Dyrekcji Zakładów. Za Panem Prezydentem pułk. dypl. pil. Rayski, szef Departamentu Aeronautyki.

materjałów skrupulatnie bada nie tylko próbki z każdej partji dostarczonego materjału. lecz i każdą poszczególną sztukę półfabrykatów. Badania te można podzielić na trzy zasadnicze grupy:

1. badanie składu chemicznego materjału drogą analizy chemicznej.

2. badanie struktury wewnętrznej materjału, metodą makro i mikro-skopijną.

3. badanie właściwości fizycznych za pomocą prób wytrzymałościowych i z tych ostatnich należy wymienić statyczną próbę na rozerwanie (prasa hydrauliczna) i próbę twardości (metodą Brinella i Rockwella wzg. skleroskopem Shore'a), próba udarności (młot Amslera).

Te dwie ostatnie grupy badań stosuje się nie tylko przy odbiorze materjałów surowych, lecz i wyrobów gotowych wykonanych w Zakładach.

Badania Laboratoryjne oraz normalizacja materjałów, pozwalające ściśle skonkretyzować wymagania stawiane hutom w znacznym stopniu przyczyniły się do ulepszenia metod wytwórczych i jakości dostarczanych przez nich materjałów.

Znacznie mniejsze trudności miały Zakłady z doborem i wyszkoleniem odpowiednich pracowników.

Dążenie do zwiększenia pewności działania i długotrwałości silnika, pociąga za sobą stosownie bardzo dokładnych wymiarów wykonywanych części silnika, mierzonych już nie w setnych ale w tysięcznych częściach milimetra.

Oczywistą rzeczą jest, że dla dokonywania tak ścisłych pomiarów i to w sposób wygodny, praktyczny i szybki należałoby zorganizować dobrze rozgałęziony aparat kontrolny wyposażony w różnego rodzaju precyzyjne przyrządy i aparaty miernicze.

Ten ostatni aparat wespół z kontrolą materjałów ma na celu odrzucanie części wykonanych nie zgodnie z przyjętemi przepisami t. j. wykonanych wadliwie.

Żeby dokładnie zobrazować możność pracy kontroli, zaznaczymy, że przy wykonaniu jednego silnika zachodzi potrzeba uskutecznienia ok. 100.000 czynności pomiarowych i ok. 5.000 określeń laboratoryjnych.

Wytwarzanie silników lotniczych oparte jest na t. zw. systemie seryjnego wytwarzania, kiedy wykonywuje się jednocześnie komplety części na jedna stosunkowo niewielką liczbę silników.

Sam proces wytwarzania jest szczegółowo przemyślany i przygotowany w Biurach Technicznych Zakładów i wraz z materjałem wypuszcza się na warsztat dokład opis przebiegu wykonania w postaci kart roboczych, rysunków oraz pisemnych instrukcji.

Wykonanie każdej części jest podzielone na szereg operacji, w ten sposób, że każdą operacje, względnie grupę operacji wykonywuje inny robotnik na osobnem stanowisku roboczem. Jak np. — wykonanie cylindrów silnika podzielone jest na ok. 60 operacji, wykonywanych w 4 różnych oddziałach fabryki na 30 różnych maszynach.

Właściwe wykonanie silnika rozpada się na 5 zasadniczych momentów:

1) Obróbka mechaniczna tj. toczenie, frezowanie, wiercenie, szlifowanie, struganie.

2) Obróbka termiczna tj. hartowanie, cementowanie, wyżarzanie odpuszczanie.

3) Czynności pomocnicze, jak malowanie, niklowanie, czernienie, miedziowanie i t. d.

4) Montaż — tj. składanie poszczególnych części w jedną całość.

5) Próba—tj. sprawdzenie sprawności pracy silnika, jego mocy ilości obrotów, zużycia paliwa i smarów i t. d.

W ten sposób jakaś część np. wałek pompy smaru jest początkowo obrabiany na tokarkach i wiertarkach, następnie jest cementowany, wyżarzany i hartowany, po hartowaniu szlifowany na gotowe. Po każdej operacji skontrolowany, sprawdzony ostatecznie i nareszcie wmontowany jako część składowa silnika.

Obecnie w zakres produkcji Zakładów wchodzi: — wykonywanie silników lotniczych **Lorraine Dietrich** o mocy 450 MK., części zamienne i remont silnika L. D. 400 MK., silniki lot. **Wright'a** o mocy 200 MK., silnik lotniczy systemu inż. Brzeskiego o mocy 70 MK. W niedalekiej przyszłości Zakłady przystępują do produkcji silników własnej konstrukcji.

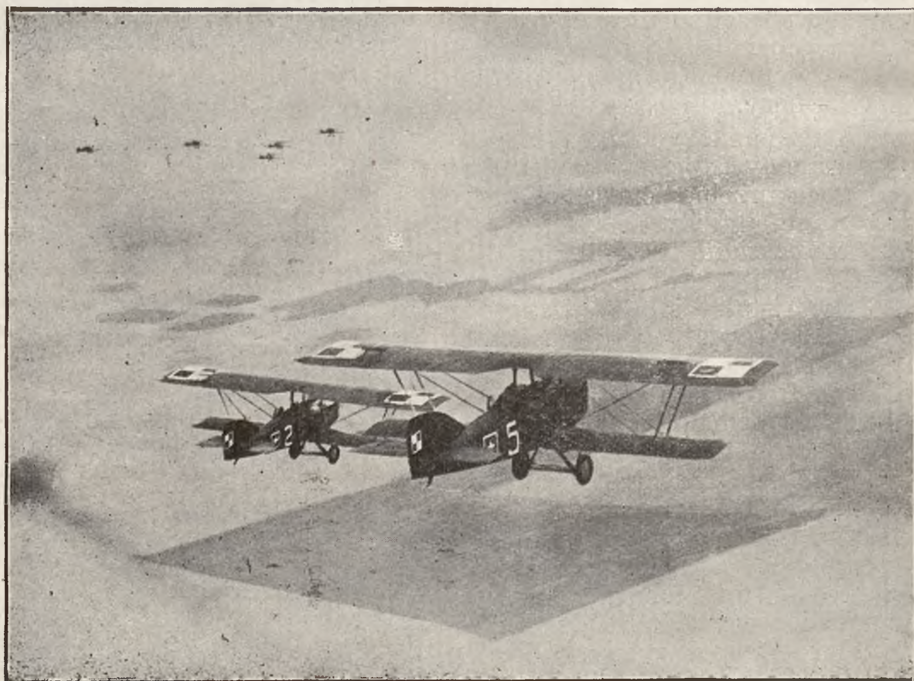
Polskie Zakłady Skody posiadają „jako poddostawcy w dziale odlewnictwa — firmę Ursus, Babbit oraz odlewnię Mieszczański i S-ka, w dziale pierścieni tłokowych — firmę inż. A. Bratański oraz szereg drobniejszych warsztatów mechanicznych, wreszcie materjały stalowe i części kute dostarcza Huta Bismarka.

Dla ilustracji działalności Polskich Zakładów Skody przytaczamy niektóre dane statystyczne:

Teren ogólny, na którym rozłożyły się Polskie Zakłady Skody, wynosi 30 morgów przylegających do Lotniska Warszawskiego. Zabudowana powierzchnia wynosi 20.000 mtr. kw. Liczba zatrudniona w Polskich Zakładach Skody robotników wzrasta z roku na rok i gdy w dniu 1 stycznia 1927 r. wynosiła ona 121 pracowników, w dniu 1 stycznia 1928 r. wzrosła do 596 i w dniu 30 czerwca 1928 r. osiągnęła cyfrę 971 pracowników, dziś zaś liczy 1500 robotników, 250 osób pracowników umysłowych.

Zatrudnieni w Polskich Zakładach Skody inżynierowie przeszli kilkomiesięczne przeszkolenie w Czeskich Zakładach Skody, a podobne wyszkolenie przechodzi większa część majstrów. Liczba godzin roboczych wykazuje również poważne cyfry w datach zaś, podanych poprzednio dla liczby pracowników wynosiła ona odpowiednio 26.677, 69.772, i 95.065 godzin. — Na dzień 1 stycznia 1927 r. zainstalowano maszyn 129, na dzień 30 czerwca 1928 541 maszyn. Kontrola Wojskowa przyjęła w 1928 r. w kwietniu 8.822 części, w maju 13.840. Laboratorja wykonały w okresie czasu do 20 stycznia do 31 grudnia 1927 r. 577 prób i 35.261 określeń, w czasie od 1. stycznia do 1 października rb. 2.670 prób i 103.025 określeń, badając surowce krajowe w celu zakwalifikowania ich do fabrykacji. — Obecnie do budowy silników lotniczych stosowane są wyłącznie surowce i półfabrykaty krajowe. — Laboratorium chemiczne wykonało w roku 1928 566 prób i 5.133 określeń.

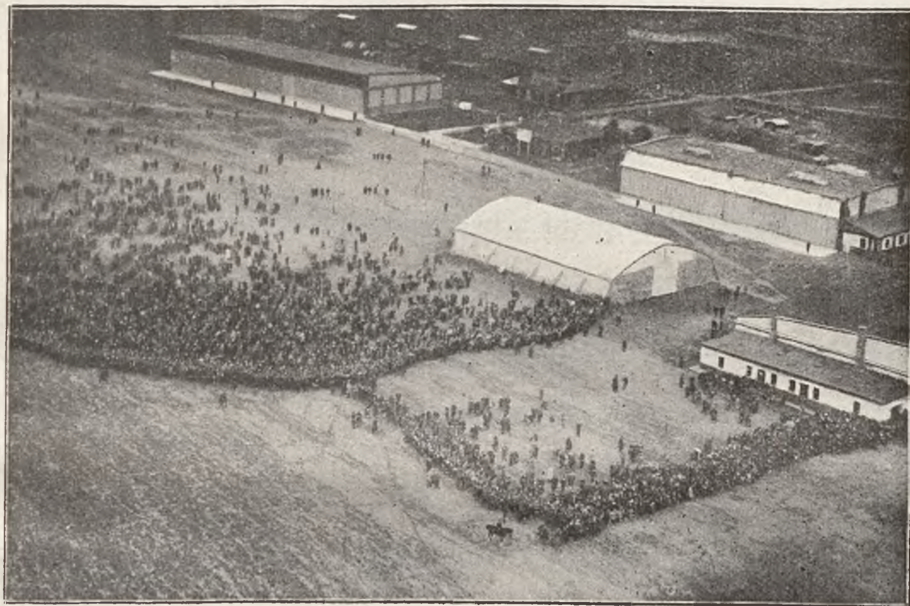
Najlepszym dowodem doskonałości wyrobów lotniczych Polskich Zakładów Skody niech będzie fakt odznaczenia ich na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu Wielkim Złotym Medalem oraz najwyższem odznaczeniem państwowem „Grand Prix".



Płatowce obserwacyjne w locie eskadrowym.

Popisy lotnicze w Ławicy.

W przedostatnią niedzielę października odbyły się w kilku portach lotniczych popisy. Na program ich składało się cały szereg widowisk lotniczych a cenną zaletą ich było wielkie znaczenie propagandowe.

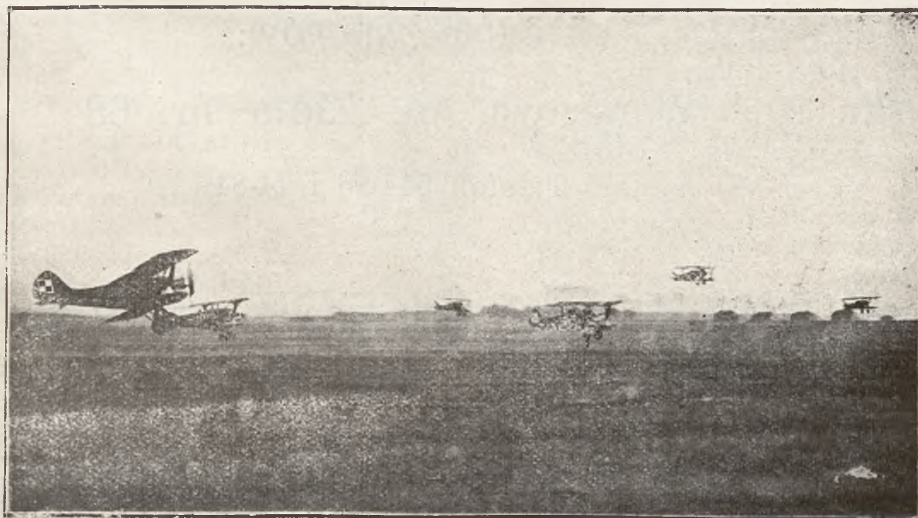


Popisy lotnicze w 3 pułku lotniczym zgromadziły tłumy ludzi. Fotografja powyższa obejmuje małą część lotniska z zewsząd spieszącymi ciekawymi.

W dniu tym niewidziane dotychczas tłumy podążyły wszystkiemi szosami i drogami w stronę Ławicy. Autobusy, kursujące z miasta, pomimo bardzo poważnej ich ilości były oblężone w niesamowity sposób. Ani jednej taksówki nawet na lekarstwo w mieście dostać nie było można, a szosa do Ławicy zapchana była samochodami jak avenue de l'Opera w Paryżu.

Około godziny 3 popołudniu do kas umieszczonych przy wejściu dostać się wogóle nie było można. Tłumy zalały lotnisko, morze głów rozkołysało się w przestrzeni odgraniczonej sznurem od terenu lotniska zarezerwowanego dla startu i lądowania płatowców.

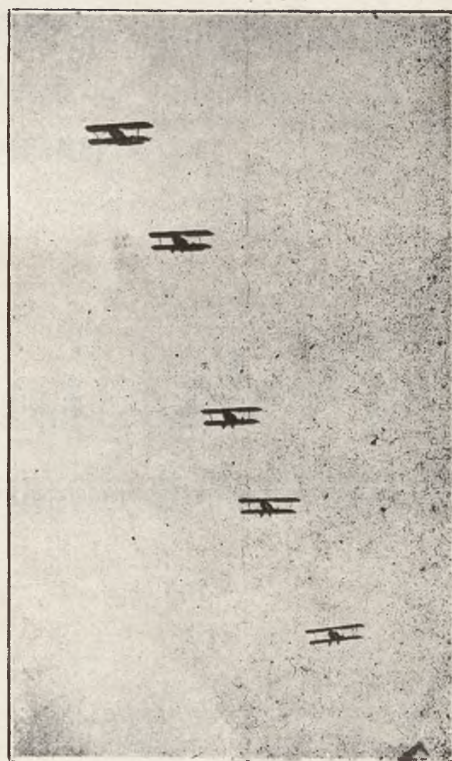
Ogólne zaciekawienie budziły płatowce ustawione wzdłuż publiczności, a wśród nich swą wielką masą odznaczał się Farman „Goliat" dwusilnikowy płatowiec niszczycielski.



Start płatowców myśliwskich.

Gwizd syreny zapanował nad gwarem. Wszyscy wytężyli wzrok w kierunku horyzontu, szukając „nieprzyjacielskich" samolotów, o zbliżaniu się których alarmowano.

Minęło kilka minut. Uzbrojone w lornetki oczy zwróciły się w stronę wschodnią z której widać było na niebie zbliżające się eskadry. Każda sekunda pozwala na odróżnianie zbliżających się płatowców. Ławica miała być nie broniona.



Eskadra Spadów myśliwskich w czasie ewolucji.

Jeden, dwa, trzy, cztery, pięć... i tak dalej, dwadzieścia... groźnych ptaków nadlatywało na lotnisko. Z każdego z nich wyrzucono dwie lub trzy „bomby", które paląc się jasno wolno opadały ku ziemi. Efekt był wspaniały. Niejeden z obecnych ze strachem pomyślał o tem, co byłoby nieuniknionem następstwem bomb prawdziwych.

Eskadry zatoczyły łuk i po „zbombardowaniu" lotniska odleciały.

Drugi z kolei atak rozpoczął się za kilka minut. Ławica była broniona. Na odgłos syreny, zawarczały silniki Spadów i trzy eskadry uniosły się w przestworza lecąc w kierunku „wroga". A „wróg" się zbliżał. Lecz każda nieprzyjacielska eskadra miała teraz za sobą atakujące Spady.

W dalszym ciągu nastąpiły loty grupowe eskadr myśliwskich, wykazujące wspaniałe zgranie się poszczególnych zespołów, wykonujących razem nie tylko ewolucje, zwroty i przegrupowania, lecz nawet akrobacje jak beczki, loopingi i korkociąg. Na zakończenie odbyły się indywidualne popisy akrobacji pojedyńczej, w której zasłużone laury i okrzyki zachwytu zbierali piloci dywizjonu myśliwskiego.

Całość wypadła doskonale i wskazała na dwie rzeczy. Po pierwsze, że o ile program jest ciekawy i dobrze dobrany, to publiczność przyjdzie nawet na lotnisko, daleko od miasta położone bardzo licznie, drugie, że należy wykorzystać ten moment propagandowy w czasie odpowiedniejszym naprzykład w maju lub czerwcu. Publiczność na popisach październikowych marzła, pogoda była zła i czas od trzeciej do zapadnięcia zmroku za krótki dla wypełnienia całego programu.

Mamy nadzieję, że udane popisy, bo przecież i w Krakowie tłumy były na lotnisku, skłonią organizatorów i w roku przyszłym do skorzystania z tego działu propagandy. Trzeba by jednak wtedy pogodzić w jakiś sposób terminy tak, by popisy odbyły się o ile możności w pogodny, jasny i dłuższy dzień.

Dziesięciolecie komunikacji powietrznej.

W roku bieżącym mija 10 lat od zaprowadzenia pierwszych linij regularnej komunikacji powietrznej.

Patrząc z dnia na dzień na postępy lotnictwa, nie zdajemy sobie sprawy, w jak błyskawicznem tempie rozwija się ono i jak olbrzymie postępy już osiągnęło.

Przypomnijmy sobie rok 1903-ci, gdy bracia Wright po raz pierwszy „dosiedli sztucznego ptaka", wyposażonego w silnik spalinowy, dokonywując lotu, trwającego 59 sekund. Przypomnijmy sobie rok 1909-ty, gdy Blériot po raz pierwszy przebył przestrzeń 38 klm., dzielącą kontynent od Wysp Brytyjskich. Przypomnijmy sobie rok 1912-ty, gdy poraz pierwszy zaprowadzono przewóz poczty drogą powietrzną między Calais i Dover. Przypomniejmy sobie wreszcie rok 1919-ty, gdy francuskie Towarzystwo „Compagnie des Messageries Aériennés", jako pierwsze w świecie zainstalowało linję regularnej komunikacji powietrznej, łączącą Paryż z Lille.

Przecież to zaledwie lat kilka minęło od tych epokowych wydarzeń, a już cały świat pokryty jest gęstą siecią komunikacji powietrznej; niemal każde miasto ma swe lotnisko, niemal do każdego zakątka kuli ziemskiej dostać się można drogą powietrzną.

Samolot czy sterowiec niema przeszkód, może latać dniem i nocą ponad najwyższemi górami i najobszerniejszemi oceanami.

Zarejestrowane obecnie wyczyny samolotów stwierdzają, iż latać one mogą z szybkością około 530 klm. na godzinę, na wysokości ponad 12.700 m., mogą unieść po 170 pasażerów, mogą jednym lotem przebywać przestrzeń ponad 8.000 klm., mogą utrzymywać się w powietrzu bez potrzeby uzupełniania materjałów pędnych ponad 65 godzin, mogą w locie zaopatrywać się w potrzebne materjały pędne i latać bez przerwy godzin 420.

Wierzyć się teraz nie chce, że genjusz ludzki osiągnął te wspaniałe rezultaty w ciągu zaledwie jednej ćwierci wieku.

Komunikacja powietrzna wciągu pierwszych 10-ciu lat swego istnienia rozwinęła się również bardzo szybko. Po linji francuskiej, o której wspomniałem wyżej, w tymże roku angielskie Tow. „Handley Page" zainstalowało połączenie lotnicze z Londynu do Paryża, poczem powstało wiele przeróżnych towarzystw komunikacji powietrznej zarówno w Europie, jak i w Ameryce.

Używane początkowo w komunikacji powietrznej samoloty znacznie różniły się od dzisiejszych luksusowo urządzonych limuzyn. Były to aparaty pozostałe z wielkiej wojny; pasażerowie — entuzjaści — siedzieli na workach pocztowych, w miejscu przeznaczonem przez konstruktora na karabin maszynowy. Dziś wymagamy od samolotu nietylko tego samego komfortu, jaki zapewnia nam kolej, ale nawet większego; wymagamy, aby był ogrzany, aby miał wygodne fotele i łóżka, ażeby swobodnie można się w niem przechadzać, aby miał toalete, radio, bufet gorący i t. d. i t. d. Wszystkie te postulaty technika wypełniła: latają sleepingi i wagony restauracyjne, ludzie odbywają podróże wygodnie i bezpiecznie naokoło świata.

Dziesięć pierwszych lat komunikacji powietrznej zapewniło jej bezpieczeństwo, komfort i wygodę, nie zdołało rozwiązać jedynie kwestji rentowności. Sprawa ta wysuwa się zatem obecnie na plan pierwszy.

Chociaż osiągnięcie samowystarczalności komunikacji powietrznej w dzisiejszym jej stanie jest trudne, to jednak nie możemy zapominać, że do dnia dzisiejszego deficytowy jest przewóz pasażerów koleją, pomimo tego, że kolej ma za sobą już stuletnią tradycję oraz, że dotychczas towarzystwa okrętowe nie mogłyby istnieć samodzielnie bez poparcia finansowego z zewnątrz.

Specjalnie korzystne walory nadaje komunikacji powietrznej charakterystyczna dla niej szybkość, co niewątpliwie spowoduje, że już w niedługim czasie lotnictwo wysunie się na pierwszy plan, przed koleją i żeglugą morską również w dziedzinie rentowności. Zapowiedź tego mamy realną, w istniejącej linji powietrznej New - York — Chicago, która nietylko nie wymaga subwencji, ale dzięki wielkiej ilości przewożonych przesyłek pocztowych przynosi nawet dochody. Oczywiście przytoczony dowód dla naszych stosunków w dobie obecnej jest słaby, skoro weźmiemy pod uwagę, że na dochodowość wskazanej linji składają się specyficzne przesłanki, u nas dziś nieistniejące, jak: olbrzymia, wynosząca 1.300 klm. przestrzeń, dzieląca oba miasta, duży ruch handlowy i amery-

kańskie tempo pracy; tem niemniej jednak przykład przytoczony dowodzi, że rentowność komunikacji powietrznej, nawet w dzisiejszym stanie techniki, nie jest niemożliwością.

Osiągnięte w lotnictwie postępy dają niepłonną nadzieję, że tak jak opanowana została najważniejsza dziedzina: bezpieczeństwo, przyjdzie również kolej na rozwiązanie drugiego zasadniczego zadania: rentowności. Niezawodnie kwestja ta rozwiązana będzie w ciągu drugiego dziesięciolecia komunikacji powietrznej.

Nowe metody okapotowywania silników.

W numerze dziewiątym „Lotnika" umieszczony był artykuł o walce konstruktorów silników lotniczych chłodzonych wodą z grupą konstruktorów silników chłodzonych powietrzem. Ci ostatni „zgnębieni" przez zastosowanie specjalnej cieczy do chłodzenia silników ogromnie wydatnie zmniejszającej ciężar silnika i średnicę jego przekroju poprzecznego, rzucili się gorączkowo do pracy nad skonstruowaniem nowego okapotowania zmniejszającego opór czołowy płatowca wyposażonego w silnik chłodzony powietrzem, a więc zwiększającego jego szybkość. Prace te wydały swe owoce w postaci okapotowania N. A. C. A.

Pierwsze badania z zakresu zastosowania do silników okapotowania aerodynamicznie najkorzystniejszego przeprowadził w roku 1911 francuz Riffard na swej „Aero torpedzie". Silnik rotacyjny Gnome o mocy 150 MK został całkowicie zamknięty. Wewnątrz okapotowania Riffarda odbywało się stałe krążenie powietrza chłodzącego. Pierwsze płatowce praktycznie latające o zastosowaniu specjalnego okapotowania były konstrukcji Deperdussin — Bechereau. Okapotowanie to zastosowane raczej dla powstrzymania rozbryzgu rycyny, jak to widzimy z umieszczonych rysunków osłaniało tylko górną część silnika, dolna część otwarta zapewniała obracającym się cylindrom perjodyczny przypływ zimnego prądu powietrza.

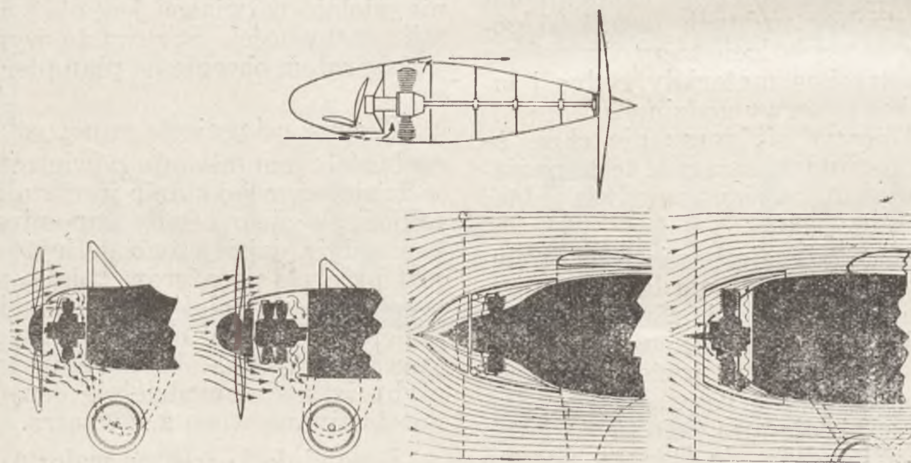
Po wielu zmianach drugi model okapotowania, okalał cały silnik. Powietrze chłodzące dostawało się do cylindrów przez szparę pomiędzy okapotowaniem piasty śmigła, a okapotowaniem właściwym silnika, a ogrzane wychodziło przez otwory umieszczone w dolnej części kadłuba.

Podobne rozwiązanie nie mogło być zastosowane dla silników nierotacyjnych, dlatego płatowce Deperdussin - Bechereau z silnikami Anzani miały cylindry silników zupełnie odsłonięte.

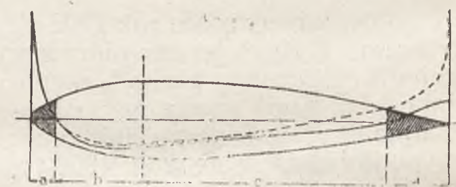
Wkrótce potem zmniejszono nieznacznie opór czołowy płatowca przez zastosowanie konicznego okapotowania karteru i dolnych części cylindrów, wystawiając na działanie chłodzącej warstwy powietrza tylko głowice i zawory. Jest to sposób do dziś dnia używany w większości płatowców wyposażonych w silniki gwiaździste.

W międzyczasie włoski konstruktor M. Piero Magni opatentowuje nowy sposób rozwiązania tego zagadnienia. Ostatni wreszcie rysunek odnosi się do najnowszego wzoru wypracowanego przez konstruktorów amerykańskich tj. do N. A. C. A.

Całkowity opór ciała o kształcie kropli wody składa się oporów wywołanych przez zgęszczenie i rozrzedzenie, które zależne są jedynie od kształtu ciała i szybkości strugi powietrza.



Ewolucja okapotowana. W górze: Aerotorpeda Riffarda 1911. Od lewej: Oeperduosin - Bechereau 1912; ulepszenie poprzedniego; Piero Magni 1924, N. A. C. A. 1929.



Rys. 2. Rozkład ciśnień wokoło ciała poruszającego się. Linja kreskowana wyniki teoretyczne, linja ciągła praktyczne. W a i d zgęszczanie, w b i c rozrzedzanie.

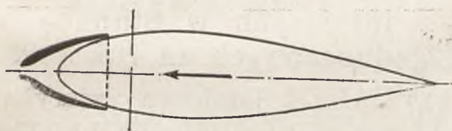
Diagram wykazany na rysunku 2 podaje rozkład tych sił. Siły ssące zależą od depresji w b i zgęszczenia w d, siły oporu od zgęszczenia w a, i rozrzedzenia w c, w celu więc zmniejszenia oporu ciała przy posuwania się trzeba albo zwiększyć b i d, albo zmniejszyć a i c.

Według wyników badań w tunelu, jeżeli określimy przez 100 opór całego ciała, suma czynników odnoszących się do tylnej części c i d równać się będzie 12, reszta 88 odnosić się będzie do czynników przedniej części ciała tj. do a i b. Wynika z tego, że cyfry odnoszące się do oporu przedniej części są o wiele wyższe, a więc i ważniejsze. Dalej, zgęszczenie w a wyraża się cyfrą 284, a rozrzedzenie w b 176 (284—176=88). Innemi słowy zgę-

szczenie przedniej części jest najważniejszym czynnikiem oporu ciała.

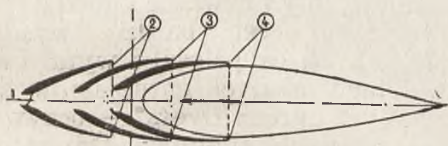
Pozatem na ciało o kształcie kropli wody działa według Prandla opór wirów powietrznych tworzących się wokół skorupy, których gęstość zależy od grubości warstwy powietrza poruszającej się z ciałem. Grubość warstwy tej zależy od powierzchni ciała i lepkości powietrza. Od tych więc czynników zależy również opór.

Wyobraźmy sobie teraz ciało kształtu kropli wody, którego przednia część została wydrążona na podobieństwo rurki Venturiego. O-



pór takiego systemu winien być mnieszy od oporu ciała zamkniętego, na którem z powodów konstrukcyjnych umieszczono okrycia zmierzające do nadania linji ciągłości, ponieważ: zabieranie powietrza w przedniej części zmniejsza strefę zgęszczeń a, powstanie prądu upływowego o wysokiej szybkości wzdłuż kadłuba sprowadza prawdopodobnie zwiększenie się strefy rozrzedzeń b, lecz przedewszystkiem tworzy ochronną powłokę, która zmniejsza działanie wirów. Powstaje tak zwana warstwa graniczna (Prandl - Grenzschichte).

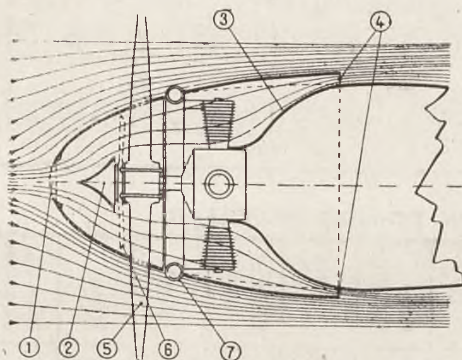
Przyjrzyjmy się teraz działaniu ciała wykreślonego na rysunku 4. Ciało to przyjmuje powietrze przez trzy otwory za pośrednictwem przedniego 1.



Rys. 4. 1 wejście, 2, 3 i 4 wyjście powietrza.

Rozdział obiegu wewnątrz kapoty zależy od stosunku powierzchni wlotów i wylotów. Widzieliśmy już efekt wywołany przez powietrze wchodzące przez wlot 1 i wychodzące przez wylot 2. Otwory wlotowe następne powiększają ten efekt i działają jako regulatory diagramu szybkości, zmniejszając granice powierzchni, w której tworzą się wiry.

Przekrój schematyczny rys. 5 przedstawia okapotowanie silnika Anzani 50 MK zrealizowane przez M. Piero Magni w roku 1924 na płatowcu Vittoria. Własności jego



Rys. 5. Schematyczny przekrój okapotowania Piero Magni (płatowiec Vittoria, silnik Anzani 50 MK). 1 wejście powietrza; 2 rozdzielnik na piaście śmigła; 3 okapotowanie wewnętrzne; 4 wyjście powietrza; 5 śmigło; 6 wentylator; 7 rura wydmuchowa silnika.

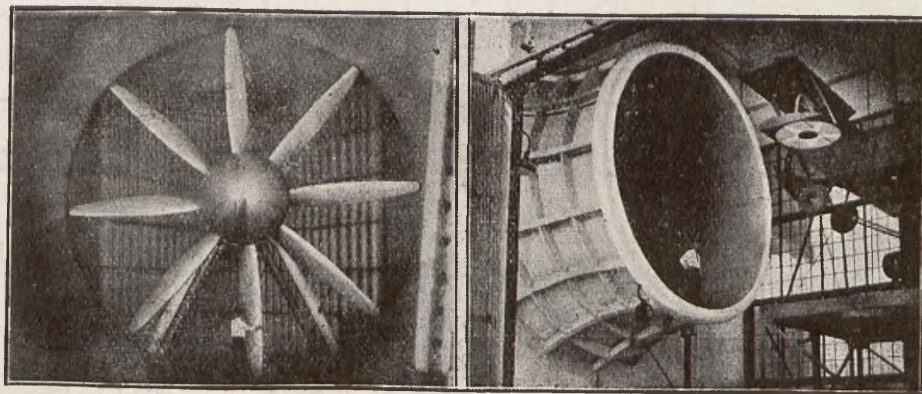
zostały już praktycznie wypróbowane. Powietrze wchodzące z przodu przez okrągły otwór o średnicy 15 cm uderzało o rozdzielacz stożkowy, umieszczony na piaście śmigła i przepływało w kierunku cylindrów silnika; drugi rozdzielacz 3, umieszczony poza silnikiem odprowadzał powietrze w kierunku ujścia 4, znajdującego się w przedniej części właściwego kadłuba.

Śmigło ciągnące 5 było skonstruowane w sposób zapewniający jak największą stałość opływu powietrza. W roli tej pomagał mu wentylator. Ujście zaopatrzone było w rodzaj skrzydełek, kierowanych od kabiny pilota, które regulowały dostęp powietrza. Części kapoty były przymocowane do okręgu rury wydechowej silnika.

We Włoszech przeprowadzono próby z płatowcami zaopatrzonymi w okapotowanie Magni, porównując je z płatowcami o okapotowaniu normalnem. Niestety dotychczas nie ogłoszono wyników tych prób, chociaż wyniki prób przy zastosowaniu okapowania N. A. C. A., które przeprowadzono w Stanach Zjednoczonych podano już dość dawno do wiadomości ogólnej.

Okapotowanie N. A. C. A. daje mniej więcej 60% zysku w stosunku do oporu płatowca z silnikiem zupełnie odkrytym. Nie należy jednak zapominać, że pomiędzy okapotowaniem amerykańskiem a zupełnie odkrytym silnikiem są jeszcze typy pośrednie. Wyniki w locie potwierdziły wyniki otrzymane w tunelu. Dwa płatowce Curtiss A. T. 5. A. wyekwipowane w te same silniki Wright Whirlwind 230 MK w śmigłach robiących 1900 obr/min. wyekwipowano, jeden N. A. C. A. drugi zwykłem okapowaniem seryjnem. Szybkość pozioma pierwszego okazała się 220 km/godz., podczas gdy drugi płatowiec uzyskał zaledwie 190 km/godz.

Tunel w Langley Field, gdzie przeprowadzono próby laboratoryjne jest jednym z największych w świecie, średnica otworu w pasmie badawczym wynosi 610 cm.



Tunel aerodynamiczny w Langley Field. Śmigło — wentylator posiada średnicę 8,53 m i wagę 3,5 ton, otwór emisyjny strugi powietrza, w którym widać stojącego człowieka, posiada średnicę 6, 10m.

I. Statystyka ogólna wypadków osób.

	Wypadki na linjach I. półrocze: 7.12% II. „ 6.34%				Loty szkolne I. półrocze: 14.37% II. „ 9.49%				Loty próbne I. półrocze: 3.51% II. „ 3.79%				Loty różne I. półrocze: 75% II „ 80.28%				Razem		
	Piloci		Pasażerowie		Piloci		Pasażerowie		Piloci		Pasażerowie		Piloci		Pasażerowie				
	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	I półr	II. półr	I. półr	II. półr	I. półr	II. półr	1928
zabitych . . .	4	5	2	10	17	11	14	5	4	7	5	3	40	65	67	109	153	215	368(16.7%)
ciężko rannych	3	4	0	1	13	13	12	13	2	2	0	1	45	72	58	83	133	189	322(14.6%)
lekko rannych .	2	2	2	5	12	8	10	8	4	7	1	5	51	84	61	88	143	207	350(15.9%)
bezuszkodzeń .	25	40	21	20	27	33	14	39	7	16	6	11	134	303	165	296	399	758	1157(52.8%)
	34	51	25	36	69	65	50	65	17	32	12	20	270	524	351	576	828	1369	
razem podług	85		61		134		115		49		32		794		927				
rodzaji wypadk.	146 (tj. w 1928 r. — 6.64%)				249 (tj. w 1928 r. — 11.34%)				81 (tj. w 1928 r. — 3,68%)				1.721 (tj. w 1928 r. — 78,34%)						
razem wypadk. z ludźmi . . .	2.197																2.197		2.197

II. Procent wypadków podług przyczyn.

	Błędy pilotażu	Błędy kontroli	Błędy personelu różnego	Silnik	Konstrukcja	Pogoda	Widzialność	Teren	Różne	Nieokreślone
I półrocze (390 wypadków)	43.29	0.35	3.10	16.59	5.76	10.23	1.28	8.72	3.90	6.78
II. półrocze (672 wypadki)	57.97 (procent błędów pilotażu za cały rok 50.63%)			15.74	4.72	4.67		3.70	3.75	9.45

III. Procent wypadków podług kategorji.

	Zderzenie		Strata szybkości			Wypadek					
	w pełnym locie z innym płatowcem	w pełnym locie z przeszkodą	z powodu osłabienia pracy lotnika	przy dobrze pracującym silniku	lądowanie przymusowe	przy lądowaniu	przy starcie	na ziemi przy rolowaniu	Ogień w powietrzu	Różne	Nieznane lub wątpliwe
I. półrocze .	2	25	17	98	83	55	44	10	4	41	11
II. „ .	6	60	37	144	143	139	78	17	5	42	1
Razem	8	85	54	242	226	194	122	27	9	83	12

IV. Materjalne skutki wypadków.

	Całkowite zniszczenie	Ciężkie uszkodzenie	Cześciowa wymiana	Lekkie uszkodzenie	Bez szkody
I. półrocze	172(16)	83	89	44	2
II. „	287(26)	159	165	54	7
Razem	459(42)	242	254	98	9
	1.062				

V. Statystyka podług kategoryj pilotów (tylko II. półrocze).

	Piloci licencjonowani				Piloci posiadający specjalny (letter of authority)				Uczniowie i piloci bez licencji
	K.	P. H.	P. L.	P. P.	K.	P. H.	P. L.	P. P.	
zabitych . . .	31	3	0	2	4	4	2	2	40
ciężko rannych . .	27	7	1	7	4	5	0	3	37
lekko rannych . .	39	7	2	6	7	3	0	2	35
bez uszkodzeń . .	176	24	4	25	22	14	1	13	113
	273	41	7	40	37	26	3	20	225
	361				86				

K.: Komunikacja. P. H.: Podróże handlowe.: P. L.: Praca lotnicza. P. P.: Podróże prywatne

Statystyka wypadków lotniczych w Stanach Zjednoczonych za rok 1928.

WŁADZE lotnictwa amerykańskiego przeprowadzały w ciągu roku skrupulatne notowania wypadków w lotnictwie cywilnem i podały je obecnie do publicznej wiadomości.

W roku 1928 zdarzyło się 1062 wypadki, z czego 862 na płatowcach z licencjami: *) 459 płatowców zostało całkowicie zniszczonych; ilość zabitych i rannych wynosi 368 i 672. Umieszczone dalej tabelki dają dokładny przegląd wypadków w stosunku do różnych przejawów lotnictwa. W roku 1927 było w Stanach około 200 wypadków z czego 167 płatowców zniszczonych; 164 osoby zabite i 149 rannych.

Tabela I pozwala na stworzenie następujących proporcji: zabitych 16,7%, ciężko rannych 14,6%, lekko rannych 15,9% i bez uszkodzeń 52,8%. Do kategorji lekko rannych zaliczono osoby, które w przeciągu 5 dni wyzdrowiały. Ilość wypadków w rubryce „loty różne" (prace lotnicze, loty prywatne kupców i turystyczne) jest bardzo wysoka (78,34% na całą ilość) i wyraża się w lotach młodych entuzjastów tak zwanych „green flyers" — oczywiście młodych pilotów. Odwrotnie ilość wypadków na linjach regularnej komunikacji (6,64%) jest znikoma jeżeli porównamy ją z działalnością tych linji w roku 1928. W tym okresie przewieziono w Stanach Ziednoczonych 137.000.000 listów i 30.000 paczek, oraz przeleciano 13,069.500 km.

*) licencja — rządowe pozwolenie na odbywanie lotów — prawo lotu.

Tabelka II. wykazująca przyczyny wypadków, uświadamia wielką ilość wypadków spowodowanych błędami pilotażu (50,63%) na całość.

Rubryka „Konstrukcja“ w oryginale (Structural failures) odnosi się niewątpliwie do złamań w pełnym locie.

Tabelka III. Klasyfikuje wypadki na kategorje.

Tabelka III. Klasyfikuje wywypadków; ilości w nawiasach odnoszą sie do płatowców, które po uderzeniu spaliły się.

Tabelka V przedstawia bardzo ciekawą statystykę ilościową podzieloną na kategorje pilotów, lecz niestety tylko na drugie półrocze.

W Stanach Zjednoczonych dzielą się piloci licencjonowani na: handlowych i prywatnych. Ci pierwsi dzielą się na pilotów komunikacyjnych i pracy lotniczej. -Cały szereg regulaminów ustala rodzaj każdej pracy pilota.

Pilot komunikacyjny nie może prowadzić płatowca nie licencjowanego, który przewozi osoby lub towary za zapłatą.

Pilot pracy lotniczej nie może prowadzić licencjowanego płatowca komunikacji, ani też licencjowanego płatowca przewożącego pasażerów lub towary za wynagrodzeniem.

Pilot prywatny nie może wogóle przewozić osób lub towarów za wynagrodzeniem.

Wyjątkiem z tych zasad są specjalne „Letters of authority“, który upoważniają posiadacza do udziału w rajdach, wyścigach, próbach i t. p.

4887 pilotów licencjonowanych dzieliło się w styczniu 1929 r. w sposób następujący: piloci komunikacyjni, 62,4%; piloci firmowi, 11,3%; piloci pracy lotniczej 1,4%; piloci prywatni, 24,9%.

Płatowce rakietowe.

DNIA 30 września odbyły się na lotnisku w Rebstock koło Frankfurtu nad Menem udatne próby lotu płatowcem rakietowym. Udało się mianowicie znanemu sportowcowi p. F. Opel odbyć lot na płatowcu, do którego było wbudowane 9 rakiet. Lot trwał 30 do 40 sekund, na przestrzeni 2 kilometrów. Nie jest to pierwszy wypadek lotu płatowcem rakietowym. Pierwszego lotu dokonał von Stamer w Rhon już przed rokiem.

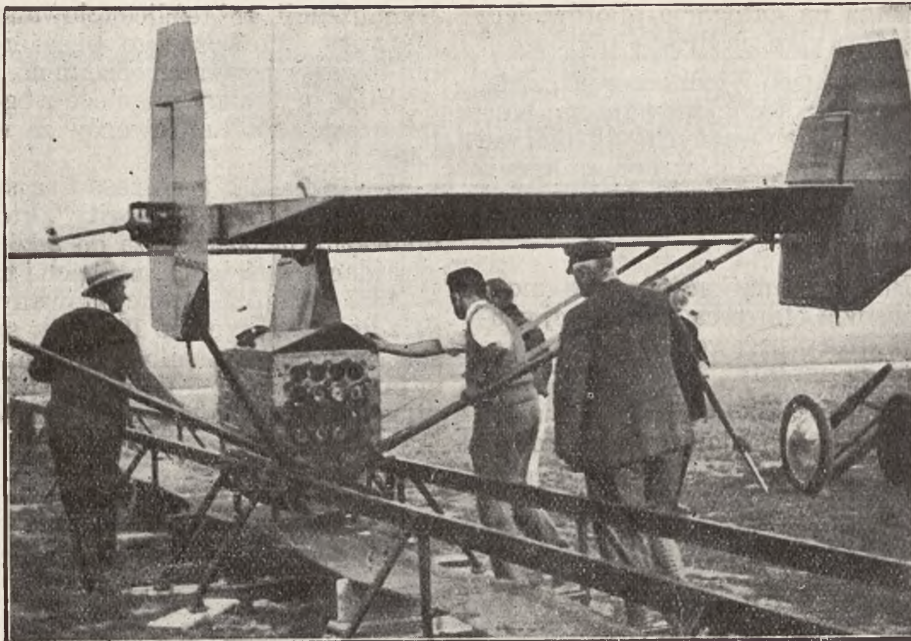
Płatowiec użyty przez Opla jest rodzajem szybowca z skróconym kadłubem, w którego końcu umieszczono rakiety. Stery są umocowane na specjalnej konstrukcji podłużnic, tak że rakiety mają wolny wylot do tyłu. Dla startu osadzono płatowiec na sankach, które ślizgały się po szynach o długości 50 metrów. Dwa pierwsze razy start nie udał się, dopiero poraz trzeci płatowiec oderwał się od ziemi.

Przy locie tym użył konstruktor rakiet z prochu, których czas spalania jest bardzo ograniczony. Obecnie przygotowuje w laboratorjum nowy model rakiet z płynem, których czas spalania przedłuży się do 1 godziny, dzięki czemu i czas lotu będzie mógł być przedłużony.

W dziedzinie lotu rakietowym płatowcem oprócz Opla i von Stamera pracuje konstruktor niemiecki



P. Opel sprawdza przed startem rakiety popędowe.



Płatowiec rakietowy Opla na szynach przed startem.

jów posiadają w Niemczech szereg zwolenników, między innymi Valiera, który widzi w nich możliwości odbywania długich podróży powietrznych z olbrzymią szybkością.

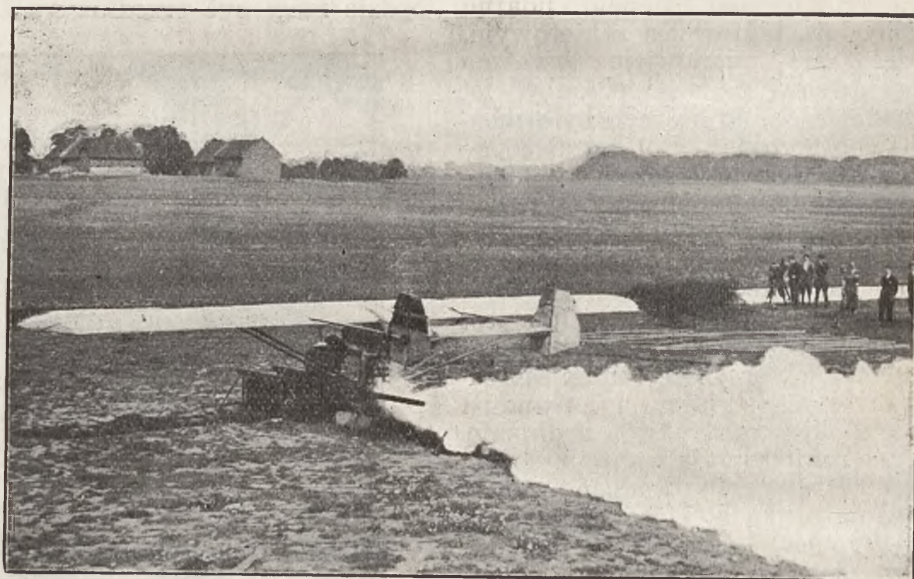
Jest jednak i wielu przeciwników takiego zastosowania rakiety, wśród których najpoważniejszym jest Oberth twierdzący, że statek rakietowy będzie miał z konieczności kształty zupełnie odmienne od samolotu i że zastosowywanie popędu rakietowego do płatowca nie doprowadzi do żadnych rezultatów.

Pomimo jednak tych nieporozumień w grupie zwolenników rakiet i jedni i drudzy znajdują środki finansowe na próby. Oberth konstruuje próbną rakietę, którą zamierza wystrzelić z odludnej wyspy, a Espenlaub i Opel z zapałem dalej oddają się studjom konstrukcji samolotów rakietowych.

Gottlob Espenlaub. 22 października wystartował Espenlaub na lotnisku w Düsseldorfie na swym górnopłacie, który był wyposażony w dwie rakiety Sandera. Espenlaub kazał się najpierw ciągnąć do wysokości 20 metrów płatowcem silnikowym, poczem odczepił linkę i zapalił jedną z umieszczonych na skrzydle rakiet. Płatowiec normalnie wyposażony w 45 konny silnik Salmsona zaczął się natychmiast doskonale wznosić i Espenlaub wykonał parę udatnych skrętów.

Chociaż stery płatowca okryto asbestem, najwidoczniej ochrona ta była za słaba i od płomienia rakiety zapaliły się stery, a w chwili szczęśliwego lądowania, odpadł od płatowca płonący ster wysokości.

Płatowce rakietowe znajdujące się w początkowem stadjum stud-



Start płatowca rakietowego.

Kalejdoskop.

LATEM roku przyszłego na terenach Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu odbędzie się Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjno - Turystyczna.

Już rok temu w „Lotniku" zwracałem uwagę na konieczność organizowania dorocznych Konkursów Awjonetek w coraz to innych ośrodkach lotniczych; nie mówiąc już o motywach propagandowych, uniknęlibyśmy forytowania konstruktorów stolicy w stosunku do innych, którzy ze swych szczupłych funduszy muszą opłacać albo drogie przewozy koleją, albo niszczyć zwykle wątpliwej wartości, przechodzony silnik, kilkugodzinnym lotem.

W związku z Międzynarodową Wystawą w Poznaniu, która będzie miała specjalny dział lotnictwa, a i lotnictwa sportowego, odbycie przyszłego konkursu awjonetek w Poznaniu nabiera cech konieczności. I konstruktorzy bowiem zyskają mogąc sobie przy sposobności obejrzeć typy wystawionych płatowców i społeczeństwo poznańskie, które znaczną część funduszy składa na L. O. P. P. będzie mogło przyjrzeć się imprezie, w której te właśnie społeczne pieniądze są zaangażowane i wreszcie atrakcyjność Konkur-

su ze względu na odbywającą się Wystawę zyska ogromnie na sile.

Należy by organizator Konkursów Zarząd Główny L. O. P. P. wziął to pod swą uwagę i nad myślą tą nie przeszedł do porządku dziennego, jak nad tylu innymi projektami, wyłonionemi z kół pilotów.

Że tak jest niestety, przyznać musimy, bo tak jest a nie inaczej.

Lubelski klub lotniczy postanowił swą awjonetkę „Ptaptę" uzbroić w nowy silnik. Poczynił odpowiednie pertraktacje i uzyskał od fabryki pożyczenie silnika tylko za zwrotem kosztów przesyłki, z warunkiem dania na czas użytkowania silnika gwarancji bankowej. Na płatowcu z silnikiem tym zamierza klub dokonać dłuższych rajdów. Zdaje się, że oferta przychylna i prosta. Inicjatywa ze wszechmiar godna poparcia.

Takby Ci się Szanowny Czytelniku zdawao. A kto umożliwi spełnienie marzeń L. K. L. Kto? — L. O. P. P. Trafiłeś Szanowny Czytelniku palcem w ścianę. A ściana ta z piedestału swej szlachetnej godności oświadcza notami inżyniera: „Nam rekordów nie potrzeba". Jak władza mówi to milczeć. Oni tak chcą i tak będzie.

Akurat my ściana lubimy Salmsony 65 MK, bo je mało kto ma, a o Walterze nic nie gadać po próżnicy, bo szkoda gęby strzępić!

Konstruktor obliczył płatowiec na silnik Waltera, ale my ściana uważamy, że Salmson jest lepszy. Czy to nie jest równie proste?

Tu jednak jest fatalna omyłka.

Znalazł się bowiem obywatel, mecenas, człowiek kochający tę młodzież lotniczych klubów i ich wysiłki i dał gwarancję, choć L. O. P. P. nie chciała i „nie mogła".

Człowiekiem tym, którego nazwisko winien zapamiętać każdy polski pilot sportowy jest p. Dyrektor Zakrzewski z fabryki Plage i Laśkiewicza.

Dyrektor Zakrzewski poparł wydatnie polski sport lotniczy, a Liga....?

DZIAŁ URZĘDOWY

KOMISJI TECHNICZNEJ W. K. L.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom. W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

Obecna organizacja „Bureau Veritas" oddział w Polsce, organu technicznej kontroli lotnictwa cywilnego jest następująca:

Naczelny Ekspert: Dr. Inż. Stanisław Jamróz, Kierownik Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Politechniki Lwowskiej. Adres: Lwów, ulica Wiśniowieckich 1, III p., skrót telegr.: „Veritas Lwów".

Ekspert we Lwowie: Inż. Tadeusz Pilim. Adres j. w.

Zastępca Nacz. Eksperta i I Ekspert w Warszawie: Eugeniusz Małecki. Adres Warszawa, ul. Topolowa — lotnisko, telefon 526-16. Skrót telegr.: „Veritas Warszawa".

II Ekspert w Warszawie: Inż. Adam Chorąży, tymcz. przydzielony do kontroli fabrykacji w Zakładach E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie.

Ekspert w Poznaniu: Inż. Józef Wallis. Adres: Poznań, Rynek Łazarski 3, II. p. Skrót telegr.: „Veritas Poznań".

I Ekspert w Katowicach: Inż. Kazimierz Morski. Adres: Katowice, ul. Piłsudskiego 27. III. p. tel. 458. Skrót telegr.: „Veritas Katowice".

II Ekspert w Katowicach: tylko dla spraw materjałowych: inż. Józef Michalski. Adres j. w. 1—11—9

Okólnik Nr. L/3626/29/A z dn. 21. X. 1929 roku. Na podstawie art. 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14. marca 1928 roku o prawie lotniczem (Dz. Ust. R. P. Nr. 31, poz. 294) i rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 8. lutego 1929 roku (Dz. Ust. R. P. Nr. 36, poz. 323) — Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości instytucyj i osób zainteresowanych, że mogą składać podania o dopuszczeniu do egzaminu dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych oraz o wydania świadectwa uzdolnienia (licencji), względnie o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji).

Zapotrzebowanie na formularzu podań przyjmuje i formularze wydaje bez opłaty Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji Warszawa ul. Wiejska Nr. 3 m. 3.

Podania winne być zaopatrzone w znaczki stemplowe wartości zł. 3 od każdego podania i gr. 50 od każdego załacznika.

Przy wydawaniu świadectw, względnie upoważnień (licencyj) będzie pobierana każdorazowo opłata stemplowa w wysokości 3 zł. również w znaczkach stemplowych.

Terminy egzaminów będą podane oddzielnie. 2—11—9

W sprawie przylotu do Polski obcych statków powietrznych. W ślad za okólnikiem Ministerstwa Komunikacji Nr. L/875/29/P z dnia 5. kwietnia w sprawie przylotu statków powietrznych z zagranicy i odlotu zagranicę, Ministerstwo Komunikacji, przesyłając w załączeniu odpis okólnika Ministerstwa Skarbu L. D. IV. 1409/3/29, poleca następujące:

a) Zawiadowca portu obowiązany jest zawiadomić natychmiast drogą najkrótszą władze celne i bezpieczeństwa publicznego o każdym statku powietrznym przylatującym z zagranicy, względnie odlatującym zagranicę.
b) Zawiadowca portu powinien poświadczyć dziennik podróży statku powietrznego, odlatującego zagranicę i wypuścić ten statek na start, dopiero po załatwieniu formalności paszportowo - celnych.
c) Dziennik podróży statku powietrznego przylatującego z zagranicy powinien być poświadczony przez zawiadowcę portu również dopiero po załatwieniu formalności paszportowo - celnych.
d) W razie uchylania się statku powietrznego od kontroli organów paszportowo celnych, należy sporządzić protokół i odpis tego protokółu przesłać do Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.
e) W wypadku, gdy dany statek powietrzny, uchylający się od kontroli, odleciał z danego lotniska, zawiadowca portu, powinien powiadomić o tem natychmiast drogą najkrótszą (telefonicznie) Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, celem wydania odnośnych zarządzeń.

Instytucja niniejsza ma charakter tymczasowy, dopokąd nie zostaną wydane w tej mierze stałe przepisy. 3—11—9

Przylot do Polski obcych statków powietrznych. W związku z rozporządzeniem Ministrów: Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych o przylocie do Polski i przelocie przez Polskę obcych statków powietrznych (DURP. Nr. 58, poz. 463/29 r.) zarządza się co następuje:

Zagraniczne prywatne statki powietrzne, utrzymujące regularną komunikację lotniczą na obszarze Polski na zasadzie osobnego porozumienia międzypaństwowego lub osobnej koncesji udzielonej przez Rząd Polski, są wolne przy przylocie od zabezpieczenia cel-

nego. Inne statki powietrzne prywatne, na których podróżni przybywają do Polski na czasowy pobyt, winny być odprawione warunkowo za zabezpieczeniem celnem.

Dla ustalenia należności celnych można się posiłkować wagą własną statku określoną w dzienniku podróży danego statku (carnet de route). Jeżeli chodzi o statki, które mają zezwolony przelot przez Polskę z obowiązkiem lądowania na jednem z lotnisk paszporto - celnych, zabezpieczenia celnego od takich statków nie należy wymagać, pozostawać jednak powinny pod dozorem celnym aż do chwili odlotu zagranicę.

Co się tyczy zagranicznych statków wojskowych, to od nich nie należy pobierać żadnego zabezpieczenia celnego. Pobrane zabezpieczenie celne od statków powietrznych należy zwracać w mys postanowień § 55 Instytucji rachunkowo - kasowej dla władz i urzędów celnych.

Jednocześnie zaznacza się, że tryptyki samolotowe, wydawane przez aerokluby nie mają jeszcze w Polsce zastosowania.

Wszystkie statki powietrzne posiadają dziennik podróży (carnet de route), w którym należy notować, w rubryce 11 z prawej strony, datę odprawy w następujący sposób:

a) Odprawione przy przylocie dn..... (pieczęć i podpis urzędu)

b) Odprawione przy odlocie dn...... (pieczęć i podpis urzędn.).

Dla statków polskich, udających się zagranicę, dziennik podróży wydany im przez Ministerstwo Komunikacji i potwierdzony przy odlocie przez urząd celny stanowi dokument, na którego podstawie należy zwalniać od cła, wspomniane statki przy powrotnym przylocie do Polski.

Rozporządzenie Min. Skarbu z dn. 19. IV. r. b. Nr. D. IV. 537/3/29 w sprawie przylotu podróżnych statkami powietrznymi na powszechną wystawę krajową w Poznaniu utrzymuje się w mocy aż do zamknięcia wystawy.

Powyższe Dyrekcja Ceł poda do wiadomości zainteresowanym urzędom celnym.

W końcu dodaje się, że niniejsze rozporządzenie ma charakter tymczasowy i że szczegółowe przepisy, dotyczące odprawy statków powietrznych w komunikacji z zagranicą, będą wydane w porozumieniu z interesownemi Ministerstwami.

stwami. 4—11—9

R. 20. Okólnik o przestrzeganiu postanowień praw lotn. przez pilotów wojsk. Wobec kilkakrotnych raportów zawiadowców portów lotniczych Min. Komunikacji w sprawie nieprzestrzegania przez wojskowy personel lotniczy, pilotujący samoloty prywatne, postanowień prawa lotn. i rozporządzeń wykonawczych do niego, zarządzam:

1. Załoga wojskowa, pilotująca samoloty prywatne, winny posiadać dokumenty przewidziane w rozp. wykonawczem Ministra Komunikacji z dnia 8. II. 1929 roku, wydanego w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojsk. i Spraw Wewn. (Dz. Ur. R. P. Nr. 55, poz. 323).
2. Załogi winny zastosować się do przepisów rozp. wyk. Ministra Komunikacji, wydanego w porozumieniu z M. S. Wojsk. z dnia 28/XI 1928 roku (Dz. U. R. P. Nr. 1/29, poz. 6).

Jednocześnie, celem ułatwienia Ministerstwu Komunikacji kontroli i nadzoru nad samolotami prywatnemi, kategorycznie zabraniam przyjmowania na lotniskach, w obrębie których znajdują się hangary Min. Komunikacji samolotów prywatnych do hangarów wojskowych.

Szef Departamentu Aeronaut.

5—11—9

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI

Przyjaciel w kropce.

(Żart lotniczy).

Jacek klął przyjaciela „w żywe kamienie“. Prot już przywykł do tego — nie reagował. To właśnie doprowadzało Jacka do „białej gorączki“.

Tak — dosłownie. Jacek, porządny z kościami chłop, popijał. Często. A wszystkiemu winien Prot. Głupi, bezmyślny osioł! (Słowa Jacka, — autor by sobie na to nie pozwolił!)

Właściwie: o co chodzi. Historja, jakich tysiąc. Miłość. Zawsze to samo. Poprostu miłość.

Kto się zakochał? Prot! A dlaczego Jacek „zalewa robaka?“ O to chodzi!

Otóż mówmy zupełnie szczerze. Poważnie. Bo przecież to w swoim rodzaju tragedja. Życiowa.

Jeden i drugi — chłopcy porządni. Przyjaciele prawdziwi. Jak się jeden zakocha — to drugi go żałuje. Tak dotąd zawsze było. Aż tu się wszystko zmieniło. Rzecz nie na żarty. Tak zwana „prawdziwa miłość“. Taka, po której nic innego - tylko oświadczyny. W tem sęk: byleby się oświadczyć. Byleby (proszę się nie śmiać!) — byleby... pierwszy raz pocałować. Bo potem to już głupstwo — słowa same się znajdą.

Ale Prot — to pień. Drewno. Tchórz.

Dlatego to Jacek klął Prota „w żywe kamienie“.

*

Ranek — i właśnie majowy. Cudnie. Lotnisko tętni. Prot z długą miną zagapiony przed się.

Szturchaniec w plecy. Taki przyjacielski.

— Cóż tam widzisz, niedołęgo, gapo? — przemawia wytwornie Jacek. Strzepnął popiół z fałd kombinesona i szczerzy białe zęby.

— Jak tam było wczoraj, czy już?

Prot ma minę zdecydowanie głupią. Idjota!

— Nie, — powiada. — Nie dało się zrobić, trudno. Mama, ciocia. Rozkład pokoi do luftu.

— No i jakżeż to? Nie byliście ani na chwilę sami? Nie łżyj, znam ciebie, niedorajda!

Jacek machnął ręką. W tem cała ocena przyjaciela. Odwrócił się — co tu z głupim gadać!

Ale mu Prota żal:

— Kiedyż ciebie w ludzi wykieruje?

I oto nagła, niespodziewana, olśniewająca decyzja.

— Jest, zrobione! Jutro z panną przyjdź na lotnisko. Punkt o ósmej. Co, za wcześnie? Jak tam chcesz! To ostatnia pomoc z mojej strony!

*

Naturalnie — byli już za kwadrans ósma. Oczywiście.

Fokker pasażerski. Pilot — Jacek. Jak zwykle — do Warszawy. Tylko dzisiaj — bez pasażerów.

Jacek kroczy dziwnie elastycznie i zdecydowanie.

Krótko:

— Dzień dobry! Tu dwa bilety dziennikarskie. Proszę wsiadać!

Czują ton rozkazujący. Ulegają. Śmieszne dorosłe dzieci. Niezaradne dzieci!

Start. Rzecz codzienna — jak zwykle. Szybują. Wznoszą się. Miasto zapada się w słoneczną studnię. Droga w powietrze!

*

Siedzą obok siebie. Spoglądają w szybę. On się ożywił — tłomaczy: to droga, to samochód — a tam miasto Ostrów.

Ona słucha. Ale zła, jak osa. Wściekła. Unika jego spojrzeń. No bo jakżeż: tyle czasu sam na sam — i nic! I nic!! I nic!!!

Gdyby miała pod ręką, dałaby mu lalkę do zabawy. Albo poprostu smoczek...

Za Wrześn ą niema burzy w powietrzu — bo i skądżeż przy takiej pogodzie? Słońce smali, wróble drepcą, zielono...

Więc też wrony nadziwić się nie mogą:

— Czy ten Fokker zwarjował, czy co?

A tu w niebie błękitnem pilot Jacek loopingi wywraca. Koziołkuje, jak smarkacz na łące. Tnie loopingi jeden za drugim. Z pasażerską maszyną, do licha!

Nadziwić się wrony nie mogą. Powiadają:

— Chyba próżna maszyna. No bo jakżeż to — z ludźmi loopingi?!

*

Wszystko kiedyś ma w tem życiu kres. Lot się także zakończyć musi: Warszawa! Mokotów.

Jacek w oczach ma znaki zapytania. Sam otwiera kabinę, wsuwa głowę do wnętrza — trochę z lękiem, ale więcej z ciekawości:

— Proszę, proszę — Warszawa! Wysiadamy!

Drzwi kabiny otwierają się szerzej. Prot i panna wychodzą. Jacyś dziwni. Nie tacy, jak zawsze. Prot z siniakiem na głowie, panny włosy w nieładzie zupełnym.

Jacek dziwi się — ni zem te wrony: Prot i panna czerwona mają usta, nie takie jak zawsze...

A Prot woła:

— Czasem „końskie lekarstwo“ najlepsze. Wiwat Jacek! Znalazłeś się w kropce!

Jacek patrzy na ręce swych przyjaciół.

Tak!

Ich pierścionki zrobiły loopinga: tam, w powietrzu, zamieniły właścicieli!



Uznanie Władz Lotnictwa Cywilnego. Naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji wystosował do p. Grzeszczyka, z okazji jego ostatniego głośnego rekordu szybowcowego, imieniem Ministerstwa Komunikacji depeszę gratulacyjną.

Nowa awjonetka. Zakłady „Leichtflugzeug Klemm G. m. b. H.“ dokonały 23. października na lotnisku w Tempelhof prób nowego typu awjonetki L-26 która może być wyposażona w silnik Siemens 13 lub Cirrus Mark 3. Pilot Fritz Siebel, który jest współwłaścicielem firmy oświadczył, że na płatowcu tym zrobi próbę pobicia rekordu światowego odległości.

Ministrowie przylecieli z Poznania do Warszawy. We wtorek 1 października o godz. 10.38 rano samolot 10-cio osobowy „Fokker“ linji lotniczej „Lot“, kierowany przez pilota Franciszka Karpińskiego, przywiózł z Poznania p. premjera Świtalskiego z małżonką, min. skarbu Matuszewskiego z żoną, min. komunikacji inż. Kühna, dyr. linji lotniczej „Lot“ mjr. Turbiaka, oraz kpt. Zagórowskiego, adjutanta p. premjera. P. premjer, oraz członkowie rządu powrócili do Warszawy po uroczystościach, związanych z zamknięciem P. W. K. w Poznaniu.

Po powitaniu na lotnisku szef dep. aeronautyki płk. Rayski zaprezentował p. premjerowi oraz ministrom wykończony ostatnio w fabryce Plage i Laśkiewicz nowy typ trójmotorowego Fokkera osobowego, który odleciał do Brukseli, sprzedany holenderskiej firmie Fokker.

Wspomniany płatowiec, wykonany całkowicie w Polsce z materjału krajowego, zaopatrzony jest w trzy silniki 220 MK typu Wrighta.

Pół miljona kilometrów w powietrzu. W dniu 8. XI. 1929 pilot Polskich Linij Lotniczych „Lot“, p. Kazimierz Burzyński, prowadząc samolot na linji Lwów - Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Burzyński jest pierwszym pilotem w Polsce, który osiągnął tę olbrzymią drogę powietrzną, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami kuli ziemskiej.

Dzielny pilot odległą tę przestrzeń podobłoczną przebył w codziennych lotach, nie narażając żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.

Powyższy jubileusz jest najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilat, pełniąc zawód pilota od r. 1923, czuje się jaknajlepiej, świadczy o tem, że żegluga powietrzna jest zdrowa i nietylko nie wpływa ujemnie na organizm, a przeciwnie — hartuje go.

Dzielnego jubilata powitał na lotnisku Zarząd P. L. L. „Lot“, wręczając mu bukiet róż i wychylając na jego zdrowie oraz na pomyślność polskiego lotnictwa szklankę wina.

Czy bilety samolotowe są drogie? Ponieważ często słyszy się zdania, że przez przestworza podróżować mogą jedynie ludzie zamożni, gdyż bilety samolotowe są drogie, stwierdzić należy, że zastrzeżenia są zupełnie nieuzasadnione. Chociaż bowiem ceny biletów samolotowych odpowiadają mniejwięcej cenom biletów kolejowych 1-ej kl., to jednak Polskie Linje Lotnicze „Lot“ udzielają dwudziestoprocentowej zniżki wszystkim osobom, które są członkami L. O. P. P. (może nim być każdy), nie mówiąc o urzędnikach państwowych, oficerach i t. d., którzy płacą tylko połowę ceny. Jeżeli ponadto weźmiemy pod uwagę okoliczność, że samolot w dwie godziny przelatuje przestrzeń, na przebycie której najszybszy pociąg zużyć musi 7 do 8-miu godzin oraz, że pasażerowie lotniczy bezpłatnie odwożeni są samochodami z lotnisk do centrów miast, — musimy dojść do przekonania, iż komunikacja powietrzna u nas jest tańsza niż koleją, a zatem, że ceny biletów nie powinny być przeszkodą w korzystaniu z niej.

Zaznaczyć wreszcie należy, iż bilety samolotowe w Polsce są znacznie tańsze niż zagranicą.

Z „Polskich Linij Lotniczych Lot“. W miesiącu wrześniu w 631 lotach korzystało z komunikacji powietrznej 2.239 pasażerów i przewiezionych zostało 45.207 kg. towarów (fracht 17.681 kg., bagaż 24.534 kg., gazety 2.992 kg.) i 4.079 kg. poczty.

W mies. wrześniu na 1 lot przypadało średnio 3,6 pasażerów, 72 kg. towarów i 6,4 kg. poczty, w miesiącu sierpniu zaś — 3,7 pasażerów, 65 kg. towarów i 4,6 kg. poczty.

W miesiącu bieżącym samoloty kursują na tych samych linjach, co w miesiącu wrześniu, z tą jedynie zmianą, iż na linji Warszawa - Poznań utrzymywany jest ruch tylko raz dziennie.

Jak podróżowano samolotami w październiku? Niesłuszne jest przypuszczenie, jakoby podróżować samolotami można było jedynie w lecie. Zarówno w jesieni jak i w zimie samoloty bowiem z tem samem bezpieczeństwem i regularnoscią, jak w lecie, a kajuty są ogrzewane i wewnątrz nich panuje normalna pokojowa temperatura.

W październiku samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot“ dokonały 626 lotów normalnych według rozkładów i dodatkowych na przestrzeni 145.550 klm., przewożąc ze stuprocentowem bezpieczeństwem i 98% regularnością 1.484 pasażerów, 5.049 kg. poczty i 40.616 kg. towarów (fracht 19.236 kg., bagaż 18.723 kg., gazety 2.457 kg.).

W bieżącym miesiącu samoloty kursują dwa razy dziennie na linji Katowice — Kraków, codziennie na linjach Warszawa — Katowice — Lwów, Warszawa — Poznań, Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk i Katowice — Wiedeń. Ponadto trzy razy w tygodniu obsługiwana jest drugi raz dziennie linja Warszawa — Katowice.

Bezpieczeństwo komunikacji lotniczej. Dnia 31 sierpnia dwaj piloci „Lotu“ pp. Dmoszyński i Bocheński, obchodzili jubileusz swej zawodowej pracy. Pierwszy znich p. Tadeusz Dmoszyński, który jest pilotem komunikacyjnym od r. 1924, w dniu 31 VIII. ukończył 350 tysięcy kilometr., drugi zaś, p. Kazimierz Bocheński, pracując jako pilot komunikacyjny od r. 1927, tegoż dnia ukończył 150 tysięcy kilometrów.

Dalekie podobłoczne drogi, przebyte przez lotników, są najlepszym dowodem z jednej strony uzdolnienia, tężyzny i wyrobienia pilotów „Lotu“, z drugiej zaś zupełnego bezpieczeństwa samolotów, któremi posługuje się nasza komunikacja powietrzna.

Jubilatom życzymy z całego serca dalszych setek tysięcy kilometrów na polskich szlakach powietrznych.

Komunikacja samolotowa w sierpniu. Ruch na naszych linjach powietrznych osiągnął w miesiącu sierpniu cyfry rekordowe, dotychczas nigdy nienotowane.

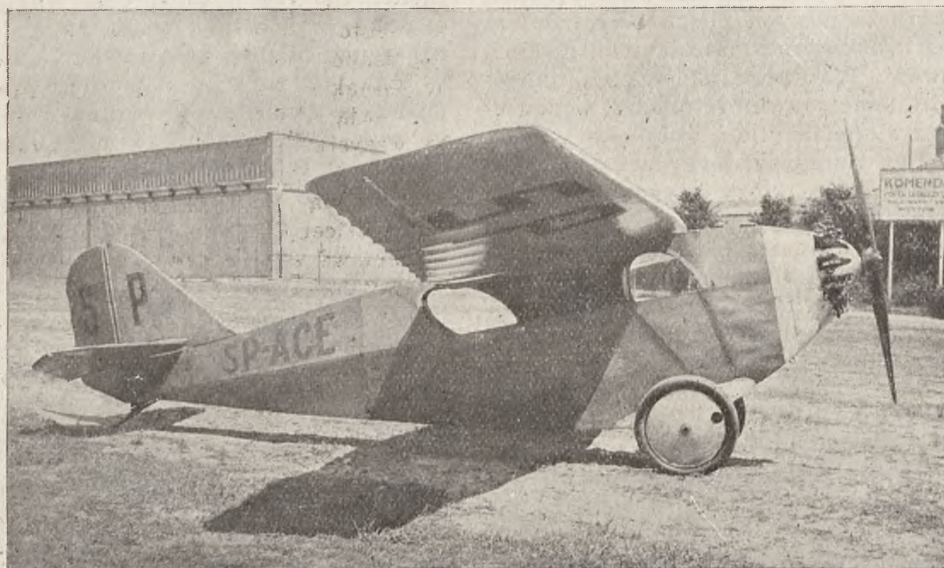


Panna Marja Tomaszewska druga z kolei poznanianka — pilotka, wyszkolona w Aeroklubie Akademickim w Poznaniu.

Samoloty przy 100% bezpieczeństwie, dokonując 701 lotów pasażerskich, przelatując przestrzeń 169.821 km, przewiozły 2.588 pasażerów, 45.729 kg towarów (fracht 12.032, bagaż 30.348 kg, gazety 3.439) i 3.205 kg poczty.

W cyfrach powyższych uwzględniono jedynie loty normalne i dodatkowe, nie wliczając lotów innych (technicznych, próbnych i t. p.).

W porównaniu z miesiącami ubiegłemi roku bieżącego ruch na naszych linjach lotniczych wzrasta ustawicznie, w porównaniu zaś z rokiem 1928 frekwencja pasażerska wzrosła obecnie dwukrotnie.



Awjonetka konstrukcji inż. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego R. W. D. na której porucznik Żwirko ustanowił rekord świata.

Nowy zimowy rozkład lotów na linjach powietrznych. Od dnia 1 listopada b. r. wchodzi w życie na wszystkich linjach powietrznych w Polsce nowy zimowy rozkład lotów, który obowiązywać będzie do końca lutego roku przyszłego.

Według tego rozkładu samoloty kursować będą codziennie z wyjątkiem niedziel na linjach: 1) Warszawa - Gdańsk przez Bydgoszcz: odlot z Warszawy godz. 12-ta, przylot do Gdańska godz. 15.15, odlot z Gdańska godz. 8.45, przylot do Warszawy godz. 11; 2) Warszawa Poznań: odlot godz. 13, przylot godz. 15, z powrotem z Poznania: odlot godz. 9, przylot godz. 11; 3) Warszawa-Lwów odlot godz 12.25, przylot 15, z powrotem ze Lwowa: odlot godz. 9, przylot godz. 11.45; 4) Warszawa - Katowice: odlot godz. 9 (nadto we wtorki, czwartki i soboty drugie połączenie o godz. 12.45), przylot godz. 11, (14.45), z powrotem z Katowic: odlot godz. 13, (9), przylot godz. 15 (11); 5) Katowice - Kraków: dwa połączenia codziennie: odlot godz. 11.30 i 13.15, przyloty 12.15 i 14.00, z powrotem z Krakowa: odlot godz. 10.15 i 11.45, przylot godz. 11.00 i 12.30.

Prócz tego we wtorki, czwartki i soboty jest połączenie Katowice—Brno - Wiedeń, zaś w poniedziałki, środy i piątki połączenie Kraków — Wiedeń.

Katastrofa polskiego samolotu. Dnia 9. listopada samolot polski, który wyleciał o godzinie 9,5 z Paryża, spadł w górach w pobliżu Muehlheim z powodu bardzo gęstej mgły.

Kpt. Ryszard Woroniecki i por. Jan Baranowski z 6 pułku lotniczego we Lwowie ponieśli śmierć.

Piękny lot turystyczny. Pilot Władysław Szulczewski wykonał w dniu 13 listopada lot turystyczny na przestrzeni 822 kilometry Lublin — Lwów—Kraków—Poznań bez lądowania. Pilot Szulczewski miał zamiar dokonać w dniu dzisiejszym jeszcze lot dalszy przez Grudziądz - Warszawę - do Lublina, był jednak o g. 14.30 zmuszony do lądowania w Poznaniu z powodu wadliwego działania dopływu benzyny. Cały lot od Lublina odbywał się przy fatalnych warunkach atmosferycznych, wykazując doskonałe warunki pil. Szulczewskiego jako polskiego długodystansowca lotniczego.

Lot ten wykonał pil. Szulczewski na płatowcu sportowym D. U. S. 3 „Ptapta“ z silnikiem Walter 70 MK. Tak płatowiec, jak i silnik wykazały doskonałe zalety. Pierwsza próba lotu okrężnego w dwuch etapach powiodła się doskonale, w drugim dniu lotu pilot Szulczewski doleciał do Lublina.

Wspaniały wyczyn sportowo lotniczy A. A. we Lwowie wraz z najstarszą organizacją lotniczą w Polsce Związkiem Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej. Prezes A. A. L. pilot Szczepan Grzeszczyk, znany ze swej działalności w dziedzinie szybownictwa na nowoodkrytym terenie w Bezmiechowie pow. Lisko odbył 2 listop. lot na szybowcu o czasie 2 godziny 11 minut i 5 sekund. Wyczyn powyższy będący rekordem polskim i w stosunku do poprzednio wykazanych wyników (5 min.) olbrzymim krokiem naprzód stał się zasłużenie własnością p. Grzeszczyka, który nie pstawał w pracy w dziedzinie szybownictwa. Uwieńczenie pracy tej tak wspaniałym wynikiem jest niewątpliwie bodźcem dla A. A. L. do dalszej pracy w tym kierunku, a równocześnie godną odpowiedzią polskiej młodzieży, że wytrwałość i praca jest właśnie jej cnotą i to odpowiedzią przeznaczoną dla tych, którzy tak wiele opozycji przedstawiali rozwojowi szybownictwa w Polsce.



Lotnisko poznańskie odwiedzili w przelocie członkowie Niemieckiego Aeroklubu Akademickiego. Niemców, którzy przylecieli na awjonetce Klemm gościł Aeroklub Akademicki. Od lewej: pp. Offierski, Płoszek, Glietsel, prezes Związku Niemieckich A. A., Tomaszewska, Janowski, Schwarz, sierż. Grzybkowski i Gawęda.

Katastrofa lotnicza. Dnia 12 listopada po południu nad lotniskiem w Ławicy zderzyły się dwa płatowce wojskowe, wykonywujące loty ćwiczebne. Płatowiec obserwacyjny Potez z obsadą por. pil. Bilskiego i ppor. obs. Lipińskiego runął na ziemię rozbijając się doszczętnie. Załoga poniosła śmierć na miejscu. Samolot myśliwski zdołał wylądować.

W nrze 7-8 „Pilota“ znajdujemy poważną zmianę. W nagłówku opuszczono słowa: Organ Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, jest natomiast: Miesięcznik poświęcony zagadnieniom lotnictwa cywilno-sportowego w Polsce. Zmiana ta daje dużo do myślenia.

Pierwszy rekord światowy w rękach polskich. W załączeniu mam zaszczyt przesłać w tłomaczeniu odpis otrzymanego przez Aeroklub R. P. i F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale), która zawiadamia o uznaniu polskiego rekordu wysokości, dokonanego na awionetce polskiej „R. W. D. - 2“ jako rekordu światowego w kategorji 2-giej samolotów lekkich.

Jednocześnie zaznaczam, iż jest to pierwszy rekord światowy ustanowiony przez pilota polskiego i na awionetce konstrukcji polskiej.

Z poważaniem
Sekretarz Generalny.
Aeroklubu Rzeczypospolitej.

Fédération Aéronautique Internation.
(F. A. I.)
Paryż, dnia 26. X. 1929 roku.

Do
Pana Prezesa Komisji Sportowej Aeroklubu R. P.
w Warszawie.

Po dokładnem zbadaniu nadesłanego protokułu oraz stwierdzeniu, że wszystkie czynności kontroli przeprowadzone zostały zgodnie z wymaganiami regulaminu, mamy zaszczyt zakomunikować, że zapisaliśmy na oficjalną listę światowych rekordów lotniczych następujący wyczyn:

Klasa C. (Samoloty silnikowe)

Samoloty lekkie - II kategorja (dwumiejscowe o cięż. wł. poniżej 300 kg.).

Por. pil. Fr. H. Zwirko i A. Kocjan na jednopłacie typu R. W. D. 2 Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej z silnikiem Salmson 40 MK w Warszawie dnia 19. X. 1929 roku — 4004 m.

Zmiany w Departamencie Aeronautyki. Pierwszy zastępca Szefa Dep. Aeron. ppułk. pil. Jasiński został przeniesiony niedawno na stanowisko dowódcy III Grupy Aeronautycznej w Krakowie.

Stanowisko I-go zastępcy objął ppułk. Kuźmiński.

Ostatnio w sferach lotniczych zaczęły krążyć pogłoski o tem, że referat informacyjno - prasowy przy Departamencie Aeronautyki ma być zlikwidowany, a funkcje jego ma przejąć II Oddział Sztabu Głównego.

Dotychczasowy referent prasowy por. pil. Meissner ma być przeniesiony do Dęblina.

Zdobycze lotnictwa w zastosowaniu do kolei żelaznej. Lokomotywa opatrzona śmigłem kursuje na linji Burgwedel - Celle w okolicy Hanoveru. Dwa śmigła jedno z przodu, drugie w tyle wozu popędzane motorami o sile 250 koni mechanicznych nadały tej „lokomotywie“ prędkość dzisiejszych pociągów pośpiesznych. W próbach tych chodzi o praktyczne zastosowanie wozów śmigłowych.

Pierwszy polski film lotniczy. W Poznaniu odbywa się nakręcanie pierwszego polskiego filmu lotniczego „Gwiaździsta eskadra“ według scenarjusza por. Meissnera.

Nowe płatowce. W pierwszych dniach listopada b. r. odbyły się w Podlaskiej Wytwórni Samolotów próby z dwoma nowemi płatowcami pościgowemi szkolnemi: jednomiejscowym — PWS 11 i dwumiejscowym PWS 12. Próby wykazały bardzo znaczną stateczność nowych płatowców. Szczegółów narazie brak.

Komisja egzaminacyjna dla pilotów sywilnych. Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 8. lutego b. r. „O zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych i o składzie Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na członków oraz członków załogi statków powietrznych‘, pan Minister Komunikacji powołał ostatnio komisję egzaminacyjną dla pilotów cywilnych. Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K. opracowuje regulamin tej komisji

Skład Komisji jest następujący: pilotaż — mjr. Wieden i mjr. Makowski, radjo i nawigacja — kpt. Bylewski i por. Trybulski, prawo lotnicze — kpt. Halewski i por. Piątkowski, meteorologja — kpt. Zacharewicz i adjunkt Niemczewski Przewodniczącym Komisji jest naczelnik Wydziału Lotn. Cyw. pułk. Filipowicz, sekretarzem zaś — st. ref. W-łu p. Adamowicz.

Jak nas informuje Wydział Lotnictwa Cywilnego, egzaminy zaczną się dopiero wiosną roku przyszłego.

ANGLJA.

Czwarte lotnisko Londynu. W Addington uruchomiono specjalne lotnisko dla płatowców turystycznych i sportowych.

Katastrofa hydroplanu „City of Rome“, lecący z Indyj do Londynu, wpadł wczoraj w burze, która przeszła nad tamtejszą zatoką i rozbił się. W katastrofie zginęło 7 osób.

Hydroplan angielski „City of Rome‘ po odlocie z Neapolu do Genui wpadł w pobliżu Leghorn w huragan powietrzny, którego szybkość przekraczała 120 klm. na godzinę. Prowadzący aparat postanowił wyjść z niebez-

piecznej strefy i opuścił się na morze w miejscu odległem o 15 km. od Spezii. Przed opadnięciem na morze operator radjowy zdołał rozesłać sygnały, wzywające pomocy.

Na wezwanie odpowiedział sygnałami mały parowiec włoski „Famiglja“, który wyruszył natychmiast z Genui i znalazł hydroplan, leżący na wodzie. Silniki hydroplanu pracowały bez przerwy, dozwalając aparatowi utrzymywanie się na wysokiej fali. Marynarzom włoskim udało się przywiązać do hydroplanu 3 liny, dzięki czemu parowiec mógł jakiś czas holować aparat, lecz wzmagająca się burza i olbrzymie fale przerwały liny i zaczęły łamać skrzydła hydroplanu parowiec „Famiglia“ również znalazł się w ciężkiej sytuacji i walcząc z falą stracił z oczu hydroplan.

Wkrótce przybyły na miejsce wypadku holowniki parowe i torpedowce z Genui, Spezii, Areggio i Leghorn, które, idąc za wskazówkami poszukiwania, jednakże bez rezultatu.

Dopiero po pewnym czasie znaleziono ciała pilota i jednego z pasażerów.

FRANCJA.

Rohrbach - Romar dla Francji. Z nieukrywaną radością zawiadamiają pisma niemieckie o zamówieniu przez Francję w zakładach Rohrbacha w Berlinie jednego morskiego olbrzyma „Romar“. Dokonane ono zostało prawdopodobnie w związku z nowemi planami komunikacyjnemi Francji.

Manewry lotnicze. Ponad Paryżem odbyły się w końcu września wielkie manewry lotnicze w których wzięło udział kilka pułków lotniczych i 2 pułki obrony przeciw lotniczej. Manewrami dowodził generał de Goys, którego kwatera główna znajdowała się w budynku latarni lotniczej Paryża, Mont-Valerien.

Paryż-Madryt. Towarzystwo Latecoere uruchomiło linję Paryż-Madryt, którą płatowce Lat. 25 przebywają w 5 i pół godzinach zamiast 23 godzin jazdy pociągiem pospiesznym.

Sumy budżetowe. W projekcie budżetu lotniczego, przedłożonym przez ministra lotnictwa M. Laurent Eynaca i przyjętym przez Komisję Finansów przewidziano 6 miljonów na premje za rekordy.

Próba pobicia rekordu. Wodnopłatowiec „Bernard - Hispano“ z silnikiem o mocy 1000 MK, który zamiast pływaków dostanie normalne podwozie ma zrobić próbę pobicia rekordu szybkości należącego dotychczas do por. Bonnet (448 km/godz.).

NIEMCY.

Lot na płatowcu bezogonowym. Dn. 22 października wykonał Espenlaub na lotnisku w Dusseldorfie pierwszy lot na płatowcu bezogonowym konstrukcji Soldenhofa, Friedmana i Langutha S. L. F. I. Lot próbny trwał tylko kilka minut. 25 października próbowało Towarzystwo RhonRositten własny płatowiec bezogonowy „Storch“. Płatowiec ten nie posiada podwozia i wyposażony jest w silnik 8 MK. Start odbywa się przy pomocy wyrzutu sznurami gumowymi. Szybkość i zwrotność nowego płatowca okazały się zupełnie dobre. Pierwsze próby na płatowcu bezogonowym przeprowadził w roku zeszłym anglik Hill.

Junkers J—38. W najbliższych dniach opuści warsztaty fabryczne nowy płatowiec Junkersa J—38, jednopłat czterosilnikowy o ogólnej mocy 2200 MK. Rozpiętość jego wynosi 45 m, długość 23 m, a wysokość 5 m. Powierzchnia nośna 300 m². Płatowiec ten zawiera dużo ciekawych szczegółów. Pomiędzy innemi skrzydło jego jest tak grube, że z łatwością może w niem poruszać się człowiek. Po wykonaniu J—38 zakłady Junkersa mają zamiar rozpocząć pracę przy realizacji J—100, którego rozmiary mają być większe od Do—X.

Plany Lufthansy. Pomimo znacznego obciążenia budżetu plany niemieckiej Lufthansy przewidują na okres zimowy dzienny przelot 11.600 km., podczas gdy w roku ubiegłym przelatywano tylko 7000 do 8000 km.

Ciekawe zebranie. 6 i 7 listopada odbyło się doroczne zebranie „Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt‘, na którem odczyty wygłosili: inż. Dornier o Do-X, Gasterstadt o silnikach na ciężkie oleje, prócz tych Rumpler, Focke, Kiwnll i inni.

Dornier Do. X zabiera 169 osób. W czasie ostatnich dni września i pierwszych dni października przeprowadzono szereg lotów próbnych. W dniu 21 października odbył się lot rekordowy z 169 osobami na pokładzie. Od rana panowała nad jeziorem Bodeńskim mgła, pomimo to postanowiono po rozjaśnieniu się odbyć lot próbny. W Alternhein wsiadło na pokład płatowca 150 osób gości oraz 19 załogi wraz z kon-





struktorem M. Dornier, kapitanami lotnikami Wagnerem z zakładów Dorniera i Merzem z Luft Hansy. O g. 11 min. 8 odciągnięto płatowiec motorówką na pełne jezioro, a o godz. 11 min. 14 rozpoczęły wszystkie 12 motorów pracować na pełen gaz. Start trwał 50 sekund poczem płatowiec odbył lot ponad Rohrschach, Arbon, Kreuzlingen, Konstancą Meersburgiem, Friedrichshafen, Lindau i Bregenz i wylądował o godzinie 12 min. 7 znowu przed Altenrhein po 53 minutowym locie. Płatowiec posiadał na pokładzie zapas materjałów pędnych na cztery godziny lotu.

Nowy rekord bezsilnikowy. 19 października o godz .15 min. 19 wystartował porucznik Dinort w Rositten w celu pobicia rekordu długotrwałości lotu na płatowcu bez silnika. Po dwuch godzinach lotu zapadły ciemności tem nie mniej lotnik w dalszym ciągu odbywał swój lot Rano dnia następnego o godzinie 6 min. 3 wylądował porucznik Dinort z powodu lekkiego uszkodzenia jakiemu uległ szybowiec przy silniejszym wirażu. Lot trwał 14 godzin i 44 min. czyli o 37 minut dłużej od lotu F. Schulza w dniu 3 maja 1927 i jest wobec tego nowym rekordem szybowca.

Zimowy plan niemieckiej Lufhanzy Dnia 1 listopada nastąpiło przejście z jesiennego do zimowego rozkładu lotów w obrębie sieci komunikacyjnej Lufthansy i towarzystw spokrewnionych i współpracujących z nią. Na większej części linij ruch został na okres zimowy zatrzymany bądź to ze względu na warunki atmosferyczne, bądź to ze względu na to że subwencje Rzeszy na lotnictwo zostały zmniejszone.

Zimowy rozkład lotów Lufthansy ważny od 1. 11. 29. do 28. 2. 30 przewiduje 14 poszczególnych linji między najważniejszemi ośrodkami gospodarczymi. Kierowano się tu wyborem punktów o największej frekwencji i ważności dla ruchu gospodarczego. Z Berlina prowadzą linje do Gdańska-Królewca, do Drezna-Pragi-Wiednia, do Hali-Lipska-Norymbergi - Monachjum do Erfurtu-Franktfurtu n. M., do Hamburga - Lubeki - Kopenhagi - Mahus i przez Hanover do Kolonji-Brukseli-Paryża do Amsterdamu-Londynu. Ponieważ linja Berlin-Hanover jest przystosowania do lotów nocnych można przestrzeń do Paryża i Londynu przebyć w ciągu jednej doby w czasie całej zimy.

W dalszym ciągu prowadzą linje z Hamburga przez Hanower do Franfurtu n. M. do Kolonji-Düsseldorfu-Essen, z Frankfurtu n. M. do Kolonji i Norymbergi - Monachjum i dalej Hala-Lipsk i Dortmund do Kolonji. Nakoniec przeprowadzono połączenie na linjach Bazyleja-Genewa-Marsylja - Barcelona trzy razy tygodniowo.

Zagraniczne towarzystwa pozostawiły połączenia z niemieckimi portami na linjach Paryż-Strasburg - Norymbergja-Praga-Warszawa, dalej Bruksela-Kolonja-Düsseldorf - Essen - Bremen-Hamburg, Londyn-Bruksela - Düsseldorf-Essen.

Przewożenie poczty i frachtu na linji Berlin-Hanover-Essen - Düsseldorf Kolonja-Amsterdam - Londyn, które w przeciwieństwie do innych linji były czynne nawet w niedziele od dnia 15 II 29 będzie wstrzymane.

ROSJA.

Nowa szkoła. Podług relacji pilota rosyjskiego M. Wojtka w Orenburgu powstaje wielka szkoła lotnicza obliczona na 150 uczni, 30 pilotów instruktorów oraz 25 wykładowców na kursie teoretycznym. W okolicy Tambowa egzystuje również szkoła o całkowitym personelu niemieckim która używa płatowców Fokkera.

ST. ZJEDNOCZONE.

18 zawody o puhar Gordon-Bennetta. W dniu 28 września w obecności olbrzymich tłumów odbył się w Saint Louis (St. Zjednoczone) start balonów wolnych do zawodów o puhar Gordon-Bennetta. W zawodach wzięło udział dziewięć balonów.

Klasyfikacja jest następująca:

1) Balon amerykański „Goodyear" — 522 km
2) Balon amerykańskiej marynarki — 482 km
3) Balon amerykański wojskowy — 482 km
4) Balon francuski „Lafayette" — 337 km
5) Balon niemiecki „Barmen" — 281 km
6. Balon niemiecki „Stadt-Essen' — 273 km
7) Balon argentyński — 173 km
8) Balon belgijski
9) Balon holenderski

Jeżeli rzeczywiście wynik ten się potwierdzi, to Ameryka zdobyła puhar na własność, wygrywając zawody po raz trzeci.

Konkurs Guggenheima zamknięty został dnia 31. X. Stanęło doń 16 firm. Z Europy zainteresowało się konkursem: Handley Page, Gloster Cierva i Breda, czyli 3 fabryki angielskie i 1 włoska. Wszystkie nadesłane rozwiązania są obecnie demonstrowane przed komisją konkursową. Należy niebawem spodziewać się ogłoszenia wyników tej najciekawszej w ostatnich czasach

Nowa fuzja. Towarzystwo konstrukcji lotniczych „Stinson Aircraft Corporation" weszło do grupy przedsiębiorstw samochodowych pod nazwą „Cord Corporation".

WŁOCHY.

Sztuczna baza wodnopłatowców w Medjolanie zostanie wykończona i oddana do użytku na wiosnę 1930 roku.

Zakłady Breda otrzymały zamówienie na serję 175 jednopłatowców turystycznych, które będą wyposażone w silnik „Colombo" o mocy 90 MK. Serja będzie wykończona na wiosnę.

Pierwszy światowy rekord lotniczy Polski.

W ciągu ubiegłego sezonu sportowego, awjonetka RWD 2 niejednokrotnie już zwracała na siebie uwagę osiągniętemi wynikami i wyczynami nieprzeciętnej miary, jeśli się weźmie pod uwagę, iż sportowy ten płatowiec jest dwumiejscowy i posiada silnik Salmson o mocy zaledwie 40 MK.

Silnik ten jest, zresztą, starego typu i zaledwie ósmym z rzędu egzemplarzem tej mocy, wyprodukowanym przez fabrykę.

RWD 2 — jak wiemy — dokonała z nim uprzednio szereg raidów i wyczynów, opisywanych w poprzednich numerach „Lotnika" oraz wiele t. zw. „przelotów przyjemnościowych', jak np. do Lublina, Poznania, Bydgoszczy i wielu miejscowości, położonych bliżej Warszawy.

Chcąc dać w tym roku jeszcze raz znać o sobie tak w kraju, jak i zagranicą, postanowiliśmy ustanowić światowy rekord wysokości w kategorji 2 awjonetek dwumiejscowych z wagą własną do 280 kg.

Należy zaznaczyć, iż kategorja ta została stworzona przez F. A. I. przed rokiem i w ciągu ubiegłego sezonu żadne państwo nie pokusiło się o ustanowienie rekordu w tej klasie.

Fakt ten tłomaczyć należy małą ilością płatowców, które przy zachowaniu wagi do 280 kg. byłyby dwumiejscowe i osiągały w locie wyczyny stojące na poziomie awjonetek innych kategoryj.

Wyniki, zdobyte przez RWD 2 w licznych lotach, a w szczególności podczas raidu zagranicznego, gdy awjonetka nasza bez żadnych trudności, mi-

mo dużego obciążenia użytecznego, osiągnęła wysokość 3.500 m., przelatując podczas nadzwyczaj burzliwej pogody ponad Dolomitami — dawały rękojmię, iż wysokość osiągnięta przez nią nie będzie rażąco odbiegała od rekordów w 3-ch klasach pozostałych.

Obawialiśmy się tylko o silnik, który w pierwszych dniach października b. r., a więc na krótko przed ustanowieniem rekordu, posiadał za sobą, już po remoncie, przeszło 60 godz. pracy.

Po szczegółowych ważeniach awjonetki, dokonanych pod kontrolą komisarza Aeroklubu R. P.: p. majora Kwiecińskiego oraz p. inż. St. Praussa, które wykazały 252 kg., odbył się 11 października lot próbny. Załogę stanowili: por. pilot Franciszek Żwirko oraz pilot sportowy p. Antoni Kocjan.

Wobec tego, że załoga nie ważyła przepisowych 150 kg., obciążono awjonetkę balastem o wadze 13,3 kg. Oprócz tego RWD 2 posiadała zapas paliwa na 3 godz. lotu na pełnym gazie.

Przyrządami kontrolującemi były dwa barografy, sprawdzone w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, oplombowane i podpisane przez komisarzy kontrolujących.

Pierwsza próba, z powodu szybko psującej się pogody, spełzła na ni, czem,toteż podjęta została nowa, w dniu 16 października.

Płatowiec wyekwipowany był tak samo, skład komisji kontrolującej i załogi był również ten sam. Po dodatkowych sprawdzeniach wagi, RWD 2 o godz. 15 m. 8, przy wietrze porywistym o szybkości od 6 — 8 m. sek., wystartowała z lotniska Mokotowskiego, ścigana spojrzeniami nielicznej grupki osób, zebranej na starcie.

Zmrok szybko zapadał, jednak przez cały czas mogliśmy obserwować na tle nieba pokrytego drobnemi chmurkami, smukłą sylwetkę naszej maszyny, malejącą prawie z każdą chwilą.

Słońce już zaszło i lotnisko pokrył zupełny zmrok, gdy w świetle zapalonych lamp ukazała się RWD 2 na horyzoncie i w parę minut potem dotknęła kółkami ziemi, którą opuściła przed 1 godz. i 55 min.

Podbiegliśmy do zmarzniętej załogi (w górze temperatura wynosiła minus 16°), dowiadując się od pilota, iż wysokość, którą osiągnął w ciągu 1 godz. 35 min. wynosi, według przybliżonych wskazań wysokościomierza, około 4.400 m.

Barografy wyjęte przez Komisję wykazały, na pierwszy rzut oka, wysokość tę samą.

Według przepisów sportowych F. A. I., barogramy mogą być wyjęte dopiero po upływie 24 godzin i następnie poddane badaniom, mającym na celu ścisłe określenie wysokości po uwzględnieniu poprawek barometrycznych z danych meteorologicznych w dniu ustanawiania rekordu.

Powyższe badania, dokonane w dn. 19. października, wykazały definitywnie stan ciśnienia 457 mm., co daje wysokość 4.004 m.

Tę też wysokość F. A. I. na zebraniu w dniu 26 października uznała i listem do Aeroklubu R. P. potwierdziła, stwierdzając równocześnie, że jest to pierwszy polski i zarazem światowy rekord wysokości.

J. Wędrychowski
(Młody Lotnik).

Skrzynka pocztowa.

P. Stefanja K. Rososz. 1. Aerokluby Akademickie są w: Warszawie, Krakowie, Lwowie, Wilnie, Gdańsku i Poznaniu. 2. Warunkiem przyjęcia jest posiadanie 2 członków wprowadzających i opłata wstępna 20 zl. 3. Łacina i obce języki są nie obowiązujące. 4. Wszystkie szkoły A. A. mają jednakowy program. 5. kurs w miesiącach letnich trwa około 3 miesięcy.

Nowe książki.

Iperyt. Prof. Dr. Linderman, Warszawa 1929. Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy. Cena 15 zł.

Prof. W. Linderman — autor cennych dzieł z zakresu teksykologji chemicznych środków bojowych — ogłosił drukiem nową swą pracę p. t. „Iperyt". W dziele tym zebrał on nietylko najnowsze wyniki badań uczonych świata nad iperytem, lecz również zapoznał czytelnika z nader ciekawymi doświadczeniami własnemi z zakresu tej najniebezpieczniejszej trucizny bojowej.

Praca dzieli się na 7 rozdziałów:
1. dane chemiczne,
2. fizyczne właściwości iperytu,
3. dane doświadczalne,
4. teorja działania iperytu na ustrój,
5. kliniczne objawy zatrucia iperytem,
6. patologiczna anatomja zatruć iperytem,
7. zastosowanie iperytu jako trucizny bojowej.

W pracy położony jest szczególny nacisk na lekarską stronę zagadnienia iperytu. Opracowana niezwykle gruntownie i wyczerpująco, liczy ona 320 stron druku dużego formatu i ozdobiona jest wspaniałemi tablicami barwnemi. Należy nadmienić, że jest to praca na bardzo wysokim poziomie naukowym i dzieła tej miary, tyczącego się iperytu nie zna dotychczas żadna z literatur fachowych europejskich. Ze względu na to, oraz na doniosłą rolę, którą może odegrać walka chemiczna w przyszłym konflikcie zbrojowym, — omawiane studjum traktujące o najskuteczniejszej truciźnie bojowej, powinno zwrócić na siebie uwagę zainteresowanych sfer a zwłaszcza lekarskich, wojskowych i instruktorów LOPP'u.



Alan Cobham po powrocie z jednego ze swych wielkich rajdów wylądował na Tamizie w sercu Londynu.

Drogi do jazdy w przestrzeń (Wege zur Raumschiffahrt) prof. H. Oberth, 3 wydania „Die Rakete zu den Planetenräumen" 442 strony, 159 ilustracji, 4 tablice, 8,° 1929, broszurowane 17.50 mk. niem., oprawne 20 mk. niem. wydawca: R. Oldenburg, Monachjum i Berlin.

Dzieło powyższe ukazało się poraz pierwszy w roku 1923 pod tytułem „Die Rakete zu den Planetenräumen" i zawiera owoce 20 lotniczej pracy prof. Oberth'a w dziedzinie rakietowej. Oberth ustala wnioski że: użycie dziś znanych rakiet napełnianych prochem jest ograniczone, może być jednak rozszerzone przez użycie płynów palnych. Jako sposoby użycia rakiety rozróżnia Oberth rakietę:

1. Meteorologiczną rejestracyjną.
2. Pionową fotograficzną.
3. Kartograficzną.
4. Pocztową.
5. Płatowiec rakietowy.
6. Statek przestrzenny.

Praca od ostatniego wydania jest znacznie rozszerzona i dopełniona najnowszymi badaniami, konstrukcją startu i lądowaniu.

Za pracę tę uzyskał Oberth Międzynarodową Nagrodę Société Astronomique de France.

Komunikaty LOPP.
Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Chcąc wykorzystać wielką frekwencję przybyłych gości w czasie trwania P. W. K. w Poznaniu, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Komitet Miasta Poznania przełoży'o swój Tydzień propagandy na czas od 27 czerwsca do lipca 1929 r. Pokładane nadzieje co do wyniku finansowego częściowo zawiodły. Nadmienić należy, że ze względu na Zjazd Sokołów i Kółek Rolniczych w tymże czasie uwaga społeczeństwa zwrócona była na atrakcje urządzane przez P. W. K. Pomimo tego ogólny dochód z Tygodnia wynosił brutto 10.286,82 zł, wobec czego czysty zysk wynosił 8.256,66 zł. Pozatem Liga Obrony Pow. i Przeciwg. urządziła wspólnie z Aeroklubem Rzeczypospolitej dnia 15 sierpnia 1929 r. Międzynarodowe zawody balonów wolnych. Frekwencja i zainteresowanie było olbrzymie, naco wskazuje czysty wynik kasowy 1.290,27 zł. Sprawozdanie z wyniku zawodów podaliśmy w osobnym artykule.

Nowe odznaki L. O. P. P.

Komitet miejski L. O. P. P. rozesłał do swych Kół nowe odznaki L. O. P. P., które poleca się nabywać po cenie 50 gr. za sztukę. Koła, które odznak dotychczas jeszcze nie otrzymały, otrzymają takowe w najbliższych dniach. Obowiązkiem każdego członka jest nabyć i nosić odznakę L. O. P. P.

Zapisy na członków L. O. P. P.

Celem ułatwienia ogółowi społeczeństwa zapisywania się na członków L. O. P. P., urządził Komitet Miasta Poznania filję przy ul. Nowej 10 w składzie Gazowni Miejskiej.

Sprawozdanie Zarządu Głównego L. O. P. P.

z działalności Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w roku 1928.

Dokończenie.

Należy zaznaczyć, że niektóre Komitety wywiązały się ze swych zobowiązań bardzo punktualnie, zgodnie ze statutem. Pierwsze miejmiejsce zajmuje Komitet Warszawskiej Dyrekcji P. K. P.

Musimy zwrócić uwagę na wzrost ogólnego zadłużenia Komitetów, gdy tymczasem niektóre Komitety dług swój w ciągu roku 1928 zredukowały. Do wzrostu długu przyczyniły się 4 Komitety. Niektóre Komitety nie uregulowały długów mimo, że posiadały duże wpływy i zamknęły rok poważnemi pozostałościami kasowemi, co łatwo stwierdzić, porównując przytoczony wykaz długów z zestawieniem w Nr. 7/8.

Do dużej pozostałości gotówkowej w kasie Zarządu Głównego w dniu 31 grudnia 1928 roku przyczyniło się energiczne przekazywanie pieniędzy przez Komitety, które pragnęły w ten sposób choć z opóźnieniem obniżyć możliwie swe zadłużenia; fundusze te jednak nie mogły już być zużytkowane w roku 1928.

Na zakończenie podajemy obok budżet w pozycjach preliminowanych i wydatkowanych.

			Preliminowano	Wydatkowano
1	Rozbudowa lotnisk		385.000.—	208.066.12
2	Szkoła pilotów		150.000.—	150.301.40
3	Szkoła mechaników w Bydgoszczy		134.000.—	131.098.99
4	Szkoła Mechaników we Lwowie		60.000.—	16.565.38
5	Stypendja lotnicze		40.000.—	29.461.62
6	Stypendja gazowe		10.000.—	4.000.—
7	Wydawnictwa naukowo - lotnicze		30.000.—	3.000.—
8	Wydawnictwa naukowo - gazowe		10.000.—	8.402.40
9	Konkursy i raidy		40.000.—	28.886.87
10	Popieranie twórczości w dziedzinie lotn.		200 000.—	227.404.44
11	Popieranie twórczości w dziedzinie gaz.		100.000.—	
12	Utrzymanie Instyt. Aerodynamiczn.		18.000.—	18.000.—
13	Inwestycje Instytut. Aerodynamiczn.		30.000.—	5.278.24
14	Lotnictwo sanitarne		15.000.—	10.000.—
15	Popieranie prac młodz. w dziedzinie lotniczej		20 000.—	14.902.63
16	Organizowanie i kontrola pracy wydz. gaz.		3.200.—	600.—
17	Kursy instruktorów oraz inform.		5.600.—	2.536.40
18	Materjałowy fundusz zapasowy		100.000.—	
19	Badanie sprzętu gazowego		12.500.—	
20	Na zakup sprzętu obr. przeciwgaz.		100.000.—	107.504.06
21	Propaganda		115.000.—	115.413.35
22	Na akcję wydawniczą (fudusz obr.)		20.000.—	20.000.—
23	Wyjazd zagran. na konfer., zjazdy i wystawy		5.000.—	2.168.75
24	Administracja		110.000.—	105.744.85
25	Nieprzewidziane		38.000.—*)	6.115.55
	Prawo Virement z dowol. pozycji			
26	Powszechna Wystawa Krajowa	30.000.—		26.137.83
27	Pomnik poległych lotników	10.000.—		4 400.—
28	Do uznania Zarządu Głównego	15.000.—		
	Razem		1.750.300.—	1 245.988.88

Redaktor odpowiedzialny: Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej Poznań, Stary Rynek Nr. 95-97.